جامعة الحسن الثاني ـ المحمدية
منشورات كلية الآداب والعلوم الإنسانية بالمحمدية
سلسلة الندوات رقم 7

البحر في تاريخ المغرب

تنسيق: رُقية بلمقدم

بتعاون مع الجمعية المغربية للبحث التاريخي

البحر
في تاريخ المغرب

إعداد النصوص : عثمان المنصوري.
مراجعة وتصحيح : عبد الجواد السقاط.
تصميم الغلاف : شفيق زكاري.

طبع بمساهمة المجلس
البلدي لمدينة المحمدية.

البحر في تاريخ المغرب

الفهرس

(*) انظر القسم الفرنسي.

تقديم

إن المتتبع لفعل البحر عبر تاريخ المغرب، يقف على الأهمية التي اكتساها المجال البحري في سيرورته التاريخية، ودوره في تأطير كثير من الأحداث والبنيات والظواهر، لما يتمتع به المغرب من موقع متميز يشرف على ممر مائي حيوي، ويطل من جهتيه الشمالية والغربية على مجالين بحريين مهمين، وتقترب شطآنه من شواطئ المتوسط الأوربية قربا وثيقا، كما أنها تمتد عمقا في ساحل إفريقيا الغربي.

هذا الموقع جعل منه مسرحا للمد والجزر بين شمال المتوسط وجنوبه، وطبع بذلك سياسته وتاريخه وثقافته وتعامله مع البحر بوجه أشمل في اتجاهين رئيسيين كانا جوهر تفاعلاته وانفعالاته وأفعاله.

وبالرغم من هذا الحضور القوي للبحر في تاريخ المغرب فإن الباحث يجد نفسه أمام عائق منهجي يكمن في ندرة المعطيات، مع قلة أو غياب الدراسات التي من شأنها أن تملأ الفجوات، وتربط بين الحقب، وتنير السبيل لفهم سليم ومتكامل للبحر وتفاعلاته في تاريخ المغرب.

وتعتبر ندوة «البحر في تاريخ المغرب» التي نظمتها الجمعية المغربية للبحث التاريخي أيام 24 و25 و26 أكتوبر 1996 بكلية الآداب بالمحمدية ــ التي يجد القارئ أعمالها بين دفتي هذا الكتاب ــ التفاتة ذكية من شأنها أن تعيد بعض التوازن إلى الكتابة التاريخية المغربية التي عانت منذ وقت طويل من قصور أفقدها أداة منهجية أساسية مساعدة على فهم الماضي، وهي البحر والأحداث المرتبطة به.

وباستعراض عناوين المداخلات ــ التي ساهم بها أساتذة باحثون يهتمون بجوانب وحقب تاريخية مختلفة ــ يتضح تدارس موضوع الأيام الوطنية من زوايا بحثية متعددة، تعاملت دراسة وتحليلا مع القضايا الرئيسية الآتية :

1 ــ نظرة المغاربة إلى البحر، وعلاقتهم به.

2 ــ البحر، مجالا للصراع والسلطة.

3 ــ البحر، مجالا للتعاون.

وهي المحاور التي حاولنا تجميع المداخلات ضمنها، مع بعض التجاوز الخفيف.

وجدير بالذكر، أن ندوة واحدة لا يمكنها أن توفي الموضوع كل حقه، وتغطيه من كل جوانبه، فالمداخلات قامت بملامسة أولى للموضوع، وفتحت المجال نحو مزيد من الاهتمام به والبحث في الجوانب المرتبطة به.

ومع ذلك، فقد مكنت الأيام الوطنية من إلقاء بعض الأضواء على الشروط والآليات التي وجهت سيرورة تطور البحر في تاريخ المغرب، وحولته إلى حد بعيد من مركز فاعل إلى محيط منفعل، عبر البحث في الثوابت والظرفيات، ومناقشة قضايا ترتبط بإشكالية التفاوت والتراكم لفهم العلاقة السببية القوية بين المغاربة والبحر، أي الوقوف على دوافع وتحركات وآليات النشاط البحري للمغاربة، في محاولة لتأصيل المفاهيم، ورصد التطور الذي شهدته علاقة المغاربة بالبحر. كما مكنت من تحقيق نوع من التراكم على المستويين المعرفي والمنهجي، وبذلك أثبتت الأيام الوطنية فاعليتها كتقليد ثقافي علمي، وأبرزت إجماعا على الاقتناع بأن كتابة التاريخ بشكل علمي ومنهجي، تتطلب التناظر والتنقيب في التاريخ بين المتخصصين والمهتمين، وذلك بخطوات متأنية وواثقة.

إن هذا العمل، ما كان ليتم في أحسن الظروف، ويثمر عن هذه النتائج الطيبة، لولا المساعدات القيمة والفعالة التي لقيها المنظمون من المجلس البلدي السابق لمدينة المحمدية، ومن الأستاذ محمد الساوري القيدوم السابق لهذه الكلية، والأستاذة فريدة بورقية القيدومة الحالية، وأساتذة شعبة التاريخ، والطاقم الإداري للكلية. فلهم جميعا نقدم خالص شكرنا وتقديرنا.

الأستاذة رقية بلمقدم

I

نظرة المغاربة إلى البحر وعلاقتهم به

علاقة إنسان ما قبل التاريخ بالمغرب بالبحر

مما لاشك فيه أن علاقة الإنسان المغربي بالبحر قديمة قدم ظهور الإنسان بهذه المنطقة من العالم، ولا أدل على ذلك أكثر من وجود عدة بقايا للإنسان بقرب من الشواطئ المغربية أشهرها مواقع سيدي عبد الرحمان قرب مدينة الدارالبيضاء، ومواقع تمارة الصخيرات.

ولكن السؤال المطروح أين تتجلى هذه العلاقة ؟ وما هي خاصياتها ؟ إن الإجابة بكل تدقيق عن هذا السؤال شيء صعب وذلك راجع لقلة المعطيات الأثرية وانعدام النصوص المكتوبة. ولكن رغم ذلك هناك بعض المؤشرات الأثرية التي توحي لنا بنوعية هذه العلاقة التي يمكن تصنيفها على الشكل التالي :

- إسهام البحر في صناعة وتكوين كهوف لجأ إليها الإنسان القديم.
- البحر كمصدر للقوت اليومي.
- منتوجات البحر كأدوات للزينة.
- منتوجات البحر كأدوات للزخرفة.
- تنقلات الإنسان عبر البحر.

1 ــ إسهام البحر في صناعة وتكوين كهوف لجأ إليها الإنسان القديم :

عرفت الشواطئ كمثيلاتها في مختلف بلاد المعمور عدة حالات مد وجزر. وذلك خلال مختلف العصور الجيولوجية، ومن نتائج المد واصطدام الأمواج بالصخور وتفاعل الأملاح والمواد الكيماوية تفتت تربة هذه الصخور وتكوين مغارات ذات أحجام وأشكال مختلفة.

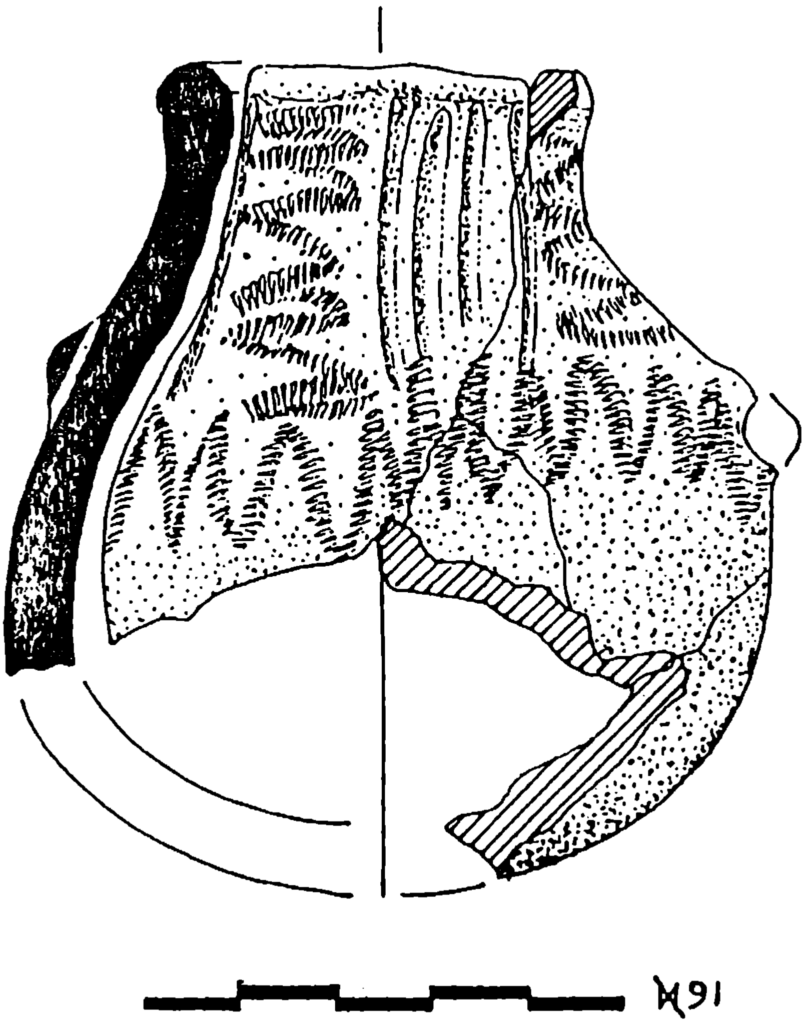


Fig. 4-1 Vase cardial (couche n° 3)

استغل الإنسان القديم عند نزوح البحر هذه المغارات كأمكنة لجأ إليها وجعل منها مسكنا له، كما اتخذها في بعض الحالات أماكن لدفن موتاه. ومثالا على ذلك نخص بالذكر مغارة المناصرة قرب شاطئ تمارة.

منذ حوالي 100.000 سنة عرفت الشواطئ المغربية مدا يعرف بالمد الووجيي تكونت من جرائه عدة مغارات على امتداد شاطئ المحيط الأطلسي، منها مغارات الهرهورة I وII ومغارات دار السلطان I وII ومغارة أولاد بوشيخة الملقبة سابقا بمغارة المهربين ومغارة المناصرة...

ولقد عرفت هذه المغارات تعاقب عدة حضارات منذ تكوينها نخص بالذكر الحضارة الموستيرية، ثم العتيرية وحضارتي العصر الحجري الأعلى، والحديث. وفي كل مرة كان لعامل الرياح والإنسان دور هام في تنقيل الرمال البحرية التي جاءت لتغطي بقايا هذه الحضارات وتحتفظ بها لنا كخير دليل على وجودها.

2 ـــ البحر كمصدر للقوت اليومي :

كان البحر وما يزال من أهم مصادر القوت اليومي للإنسان، وسؤالنا هو هل استغل إنسان ما قبل التاريخ بالمغرب منتوجات البحر لسد حاجيات قوته اليومي، ومتى بدأ ذلك ؟ لقد تم العثور بعدة مواقع آشولية على أصداف بحرية كان الإنسان ولا ريب يتغذى بها. وخلال الحضارة الموستيرية والعتيرية ثم العصر الحجري الأعلى والحديث تكاثرت هذه اللقى وتعددت.

وهكذا نجد على طول شواطئ المحيط الأطلسي من مدينة الجديدة إلى شمال المملكة، طبقة جيولوجية تعود إلى مرحلة العصر الحجري الحديث، يبلغ سمكها أحيانا أزيد من متر، بها بقايا لأصداف بحرية وأسماك محشوة بداخل تربة غنية بالرماد. ذلك ما يجعلنا نستنتج بأن إنسان هذه المرحلة كان من محبي البحر والمواظبين على استغلال منتوجاته.

3 ـــ منتوجات البحر كأدوات للزينة :

استعمل الإنسان القديم الأصداف البحرية، وكذا بعض عظام الحيوانات فثقبها وزخرفها وجعل منها حليا يتزين بها، وهكذا تم العثور خلال سنة 1992 بمغارة المناصرة على فقرة لسمك البالين مدفونة قرب هيكل عظمي يعود تاريخه إلى حوالي 4500 سنة.

4 ـــ منتوجات البحر كأدوات للزخرفة :

استعمل إنسان ما قبل التاريخ منتوجات البحر كذلك لزخرفة بعض أدواته، وكمثال على ذلك زخرفة الأواني الفخارية خلال العصر الحجري الحديث، فأطلق على هذه الحضارة إسم حضارة الكارديال (نسبة لأصداف الكارديوم). هذه الحضارة ظهرت بشبه الجزيرة الابيرية منذ حوالي 6000 سنة ثم انتقلت إلى شمال المملكة حيث تعرف بعدة مواقع قرب مدينتي طنجة وتطوان، ومؤخرا اكتشفت كذلك بمغارة المناصرة قرب مدينة الرباط.

5 ـــ تنقلات الإنسان عبر البحر :

من بين المعطيات التي تبرهن على وجود علاقة بين الأمم والشعوب والقبائل تشابه العادات والتقاليد والأدوات المستعملة.

عرفت مختلف دول البحر الأبيض المتوسط منذ أزيد من 100.000 سنة الحضارة الاشولية نسبة إلى موقع سانت أشول بفرنسا، وتتميز هذه الحضارة بالمحافر الحجرية (Biface) أضف إلى ذلك أننا نجد بإفريقيا الفؤوس الحجرية (Hachereau) حيث ظهرت هذه الأدوات وتطورت. وعلى خلاف باقي المناطق الأوربية، عثر بشبه الجزيرة الابيرية على هذه الفؤوس الحجرية كذلك.

هذا وإن دل ذلك على شيء فإنما يدل على وجود علاقة وتواصل بين شمال إفريقيا وشبه الجزيرة الابيرية، ذلك ما يجعلنا نستنتج بأن أول عبور لمضيق جبل طارق كان من الضفة الجنوبية إلى الضفة الشمالية خلال الحضارة الآشولية أي منذ أزيد من 100.000 سنة.

رغم ضآلة المصادر والمعطيات المتوفرة لدينا فيما يخص فترة ما قبل التاريخ، يظهر جليا بأن الإنسان القديم كانت له علاقة مع البحر، في عدة مجالات كمصدر للقوت اليومي، واستغلال منتوجاته لجعلها حليا يتزين بها... ومما لاشك فيه أنه كان يتوفر على أدوات وتقنيات خاصة لاصطياد السمك لم تكشف بعد التنقيبات والأبحاث الأثرية عن أسرارها، كما قد تكون له علاقة روحية مع البحر وأمواجه كاختياره لمواقع قريبة منه لدفن موتاه وكمثال مقبرة الصخيرات حيث تم العثور على أزيد من 100 هيكل عظمي ومازالت التنقيبات لم تكشف عن المجموع.

المغاربة والبحر خلال القرن السادس عشر

محمد المهناوي
كلية الآداب والعلوم الإنسانية
الجديدة

يشكل هذا الموضوع أهمية خاصة، وذلك بالنظر إلى الإمكانيات التي يوفرها في فهم أسباب التفاوت الذي أخذ في الاستفحال بين شمال وجنوب البحر الأبيض المتوسط منذ القرن الثالث عشر للميلاد. كما يمثل المجال البحري خلال القرن السادس عشر مؤشرا واقعيا لملامسة التحولات الاجتماعية والاقتصادية والتقنية والسياسية التي شهدتها الشعوب الرائدة في هذا المجال، فما هي علاقة المغاربة بالبحر خلال هذا القرن ؟ وهل نتوفر على المادة العلمية الكافية لمقاربة هذه العلاقة ؟

من المعلوم أن هذا الموضوع لم يسبق أن درس بشكل دقيق، وذلك رغم حضوره عرضا بأغلب البحوث الأكاديمية التي أنجزت في جانب من جوانب تاريخ مغرب القرن السادس عشر[1]. وبدون شك أن سبب هذا الغياب يعود بالأساس إلى ندرة المادة العلمية المتوفرة حول الموضوع، وخاصة بمصادرنا التقليدية. فقد تعودت هذه الأخيرة إدارة ظهرها للبحر، وإذا التفتت خلفها، فإنها لن ترى البحر

(1) نذكر على سبيل المثال :
— عثمان المنصوري، التجارة والتجار بالمغرب في القرن السادس عشر. رسالة سلك ثالث. كلية الآداب. 1. الدار البيضاء. مرقونة.
— أحمد بوشرب، دكالة والاستعمار البرتغالي إلى سنة إخلاء آسفي وأزمور، البيضاء. دار الثقافة. 1984.
— محمد المهناوي، السلاح الناري بمغرب السعديين، رسالة سلك ثالث. مرقونة.

إلا بعيون الدولة، ومن خلالها، وهو ما أثر بشكل أو بآخر على الآراء التي حاولت أن تقدم تقييما عاما حول الموضوع.

فهناك من حاول أن ينطلق من عموميات بعض الإشارات الواردة عند ابن القاضي والفشتالي أو مبالغات بعض الوثائق الايبيرية ليخلص إلى أن الدولة السعدية كانت جادة في سبيل إنشاء أسطول حربي متطور، وقد بلغ أوجه في عصر المنصور الذهبي[2].

غير أن أول مساهمة حقيقية في إطار البحث عن علاقة المغرب السعدي بالبحر، دون طبل ولا مزمار، كانت مع مقال الباحث البولوني دزبنسكي الموسوم بـ : «الجيش والأسطول الحربي المغربيان في عهد سلاطين الدولة السعدية»[3]. ورغم أن الباحث لم يخص الأسطول الحربي إلا بأربع صفحات من مجموع 34 صفحة المتضمنة للمقال، فإنه أثار مجموعة من الأسئلة حول علاقة الدولة المغربية بالبحر، فأشار إلى ثلاث نقط أساسية :

ــ أولاها، أن الاهتمام السعدي بتملك أسطول حربي جاء بعد توقف امتد قرابة القرنين.

ــ ثانيتها، أن حدوث هذا التحول في علاقة الدولة المغربية بالبحر جاء في ظرفية تاريخية جد صعبة، تزامنت مع هيمنة الأساطيل الأوربية، واجتهاد الأساطيل الإيبيرية في منع المغاربة من ركوب البحر وإبعادهم عن الساحل، وذلك عن طريق احتلال أهم الموانئ، وضرب وتخريب مصبات الأنهار والموانئ الصغيرة، وتشديد الخناق على التجار الأوربيين ومنعهم من نقل أي شيء له علاقة بالملاحة البحرية إلى المغاربة.

ــ أما النقطة الثالثة والأخيرة، وهي التي انصب عليها اهتمام دزبنسكي، فقد حاول انطلاقا من الوثائق الاسبانية والبرتغالية، وهي قليلة على أية حال، أن يبرز

---

(2) ــ عبد الكريم كريم. المغرب في عهد الدولة السعدية، الرباط، 1977. ص. 72-73. 243-245.

ــ إبراهيم حركات، السياسة والمجتمع في العصر السعدي، دار الرشاد الحديثة، البيضاء 1987. ص 225-227.

(3) — A. Dzuibinski, L'Armée et la flotte de guerre Marocaines à l'époque des sultans de la dynastie sâadienne H. T. Vol. XIII. Fasc-Uni. 1972. pp. 61-94.

المجهودات التي بذلها سلاطين الدولة السعدية منذ محمد الشيخ في سبيل إنشاء أسطول مغربي حربي، فانتهى إلى الوقوف عند الحواجز التي حالت دون تحقيق ذلك، من مضايقة إيبيرية، وقلة الموانئ الملائمة، وانعدام الغابات التي توفر الأخشاب الخاصة بصناعة السفن، وكذا اضطرار الأشراف إل مهادنة الاسبان أثناء مجابهتهم لأتراك الجزائر، وهو ما كان يعني الابتعاد عن مشروع امتلاك أسطول بحري حربي.

وإذا كان الأستاذ أحمد بوشرب قد سار على نفس النهج الذي خطه دزبنسكي، فإن مساهمته في الموضوع تعتبر إلى يومنا هذا، وحسب علمنا، أهم ما قدم في موضوع علاقة المغاربة بالبحر خلال القرن السادس عشر، وذلك ضمن أعمال مناظرة نظمتها ونشرتها كلية الآداب والعلوم الإنسانية بالرباط، في عام 1992[4] فقد افتتح الأستاذ بوشرب مداخلته بالتأكيد على أربع ملاحظات أولية :

ــ أكد في ملاحظته الأولى على محدودية استعمال البحر من طرف المغاربة، سواء في الميدان العسكري أو التجاري، فضلا عن الغذائي. ولاحظ أن هذه الوضعية كانت تتفاقم بشكل تصاعدي بعد العصر الموحدي.

ــ وذكر في ملاحظته الثانية بالأهمية التي كانت للأنشطة البحرية خلال المرحلة الممتدة من القرن III إلى القرن XVIII، وخاصة ما تعلق منها بالقرصنة، وأساسا مع استقرار الحرناشيين بسلا (Hornachos). فضمن هذه الفترة حاول المغاربة (سكانا وسلطة) استغلال وسيلة البحر للدفاع عن أرضهم، ومعاكسة مشاريع التوسع الايبيري بالمغرب.

ــ أما الملاحظة الثالثة، فقد تركزت على أهمية التاريخ العسكري للدولة السعدية، ومساعدته في التمييز بين الأسباب العميقة للمشاكل المبكرة التي صادفتها دولة الأشراف، ورغبة السلاطين في إنشاء جيش وأسطول بحري يسمح بمجابهة

---

(4) — Ahmed Bouchareb, Les Marocains et la mer Pendant le XVI°S. in., Le Maroc et l'Atlantique, Pub. Faculté des lettres et des Sciences Humaines, Rabat. Série Colloques et Seminaires N°21. Année 1992. pp. 85-94.

من المعلوم أيضا أن الأستاذ بوشرب شارك في الندوة التي نظمتها الجمعية المغربية للبحث التاريخي بتعاون مع كلية الآداب والعلوم الإنسانية ــ المحمدية، في موضوع المغرب والبحر، وتدخل الأستاذ بوشرب بمداخلة تهم نفس الموضوع.

المطامع الإيبيرية والتركية، وإجلاء البرتغاليين عن الموانئ المغربية المحتلة. وهو ما أدى إلى ضرورة سن نظام ضريبي قادر على تمويل نفقات هذا المشروع، أوقع الدولة في مشاكل مع رعاياها.

ـ وأثار الأستاذ بوشرب في ملاحظته الأخيرة انتباه الباحثين إلى أهمية محاضر محاكم التفتيش الموجودة بالأرشيف البرتغالي، واسهامها العلمي في دراسة مواضيع من نوع علاقة المغاربة بالبحر.

وبما أن رغبة المغاربة في العودة إلى البحر جاءت في شكل رد فعل تجاه الغزو المسيحي للساحل المغربي، فقد ارتأى الأستاذ بوشرب أن يذكر بالمقاصد الأساسية التي كانت وراء هذا الغزو وبالإمكانيات المادية والسياسية التي توفرت للايبيريين، وتسخير ذلك لاحتلال الساحل المغربي وخاصة القسم الشمالي منه. وكان ذلك يدخل ضمن استراتيجية الدولتين الايبيريتين في الحفاظ على استقلالهما، وضمان سلامة ملاحتهما، وأخيرا القضاء على مخابئ القراصنة التي كانت تتكاثر على طول سواحل المغرب. وقد استشهد الباحث بمجموعة من النصوص البرتغالية التي تؤكد انشغال الملك البرتغالي بالقرصنة المغربية، واتخاذه لردود أفعال سريعة بغية حسم المسألة. وكان هذا الموضوع في مقدمة الأشياء التي يتعاون فيها الاسبان والبرتغال رغم الصراعات التي كانت بينهما في مجال الغزو.

بعد ذلك، انتقل الأستاذ بوشرب للحديث عن رغبة السلطان محمد الشيخ، منذ توحيده للمغرب، في امتلاك أسطول حربي قادر على تسهيل مهمته في تحرير ما تبقى من مراكز محتلة، وضمان استقلال بلاده المهددة باستمرار بواسطة الأطماع العثمانية. وفي هذا السياق أعاد ما قاله دزبنسكي في الموضوع، فوقف عند النتائج التي أسفرت عنها مجهودات السلاطين السعديين خلال النصف الثاني من القرن السادس عشر، حيث بلغت وحدات الأسطول الحربي المغربي زمن الغالب إلى ثلاثين وحدة، وارتفع العدد إلى أربعين وحدة أيام محمد المتوكل، غير أن الفوضى التي أعقبت موت أحمد المنصور، يقول الأستاذ بوشرب، عصفت بكل هذه المجهودات.

وانتهى الباحث إلى خلاصة، افتتحها بتبرير ظاهرة عدم توفر المغرب على أسطول تجاري، فأرجع ذلك إلى حالة الحصار التي كانت عليها البلاد، وإلى

الحواجز الجغرافية والسياسية والاقتصادية. وبناء عليه فقد كانت القرصنة تمثل في آن الوقت شكلا من أشكال الجهاد ضد النصارى، وأيضا وسيلة للتمتع بنصيب من التجارة الدولية. ونقلا عن الفشتالي، رأى الأستاذ بوشرب في محاولة أحمد المنصور بسلا، رغبة السلطة المركزية في تأطير هذه القرصنة: والانتفاع بها.

وختم الأستاذ بوشرب مساهمته القيمة بالتأكيد على صعوبة التعرف بدقة على العوامل التي عاقت النشاط البحري بالمغرب، وحالت دون إعادة إنشاء أسطول حربي مغربي رغم المحاولات السعدية. وفي انتظار دراسة جادة للمسألة، اقترح الأستاذ بوشرب أربعة عوامل مفسرة لذلك :

1 ـــ العوامل الجغرافية : صعوبات الإبحار بالسواحل المغربية، غياب موانئ طبيعية آمنة، ضعف الغطاء النباتي الغابوي.

2 ـــ العوامل السياسية : عجز السلطة السعدية عن ضمان استقرار سياسي بالبلاد (أزمات الدولة، مشاكل جبائية، أطماع عثمانية وإيبيرية...).

3 ـــ إعطاء أهمية أكثر للتجارة العابرة للصحراء باعتبارها أكثر كسبا.

4 ـــ الحصار الأوربي ومنع المغرب من استقبال المواد التي تدخل في صناعة السفن والملاحة البحرية ككل.

بالرغم من إعجابي الشديد بمساهمة الأستاذ بوشرب، فقد لاحظت أنها لا تختلف في العمق عن طرح أولئك الذين تحدثوا عن تملك السعديين لأسطول حربي، إذ تشترك معهم في الدفاع عن الدولة وتبرير كبواتها. فالجميع يتحدث عن قيام الدولة بواجبها، إلا أن الحواجز كانت أقوى منها. فحسب نظري يعتبر هذا الطرح مجانبا للصواب، وذلك بفعل مجموعة من الهفوات المنهجية التي تأسس عليها، منها :

1 ـــ المادة العلمية المعتمدة :

من المعلوم أن قلة المادة العلمية تدفع بالباحث إلى التساهل أكثر ما يمكن مع الإشارات التي يصادفها، فيحتضنها دون ممارسة النقد عليها.

لقد تم الاعتماد في التأكيد على مجهودات محمد الشيخ في إنشاء أسطول حربي على تقارير منشورة بالسلسلة الوثائقية الغميسة حول تاريخ المغرب نقلا عن

الأرشيف الإسباني والأرشيف البرتغالي(5). ومعلوم أيضا، أن المصادر الايبيرية بما فيها التقارير التي كانت ترفع إلى الملك الاسباني أو البرتغالي انطلاقا من المراكز المغربية المحتلة خلال وصول محمد الشيخ إلى مكناس وفاس، كانت تعمد إلى تهويل الموقف والمبالغة فيما يجري بداخل المغرب، وذلك حتى تتلقى هذه المراكز الدعم العسكري الكافي ترقبا لأية مواجهة محتملة، أو لتبرير وجهة نظر داعية لإخلاء مركز ما، وإلا كيف نجاري وثيقة تتحدث عن استعداد محمد الشيخ لانتاج مراكب بمدينة فاس، ونقلها عبر نهر سبو إلى المعمورة (المهدية) ؟(6). لماذا إذن لم نجد بمصادرنا أية إشارة لهذا الاهتمام المتزايد الذي أولاه محمد الشيخ للأسطول الحربي ؟

إن الإشارة الوحيدة التي نقرأها عند اليفراني تتحدث عن اختطاط محمد الشيخ لمرسى أكدير بالسوس الأقصى بعد إجلاء النصارى عن المدينة، وكان الغرض من العمل معروفا، لا يتجاوز جلب أنظار التجار الأجانب لهذا الميناء(7). إن الذي يعلم أهمية البحر لا يمكن أن يتخذ من القوارب والحوت سبة، فمحمد الشيخ هو الذي كان ينعت استهزاء السلطان العثماني بأمير القوارب، كما في رواية المجهول(8)، أو سلطان الحواتة، حسب رواية اليفراني(9). وهو كذلك الذي كان يحتقر الفرقة التركية التي كانت في خدمته، فكان يدعو أفرادها بالحواتة(10).

يبدو أن النص الشهير الذي نقرأه بمناهل الصفا حول ظهائر انتقال قيادة

---

(5) — S.I.H.M. dynastie Sâadienne. Espagne.
T.I. pp. 153. 167. 168. 215. 217. 416. 451.
— Portugal. T, IV. pp. 296. 401-402.
T. V. p. 45.

(6) — S.I.H.M. Espagne. T.I. p. 229.

(7) أشاد اليفراني بهذا العمل قائلا : «وكان في اختطاطه رأي مصيب وفراسة تامة». اليفراني. نزهة الحادي. نشر هوداس، مكتبة الطالب، الرباط. ص. 41.

(8) — المجهول، تاريخ الدولة السعدية الدرعية التاكادارتية، نشر كولان، الرباط، 1934. ص. 27.

(9) — اليفراني، نزهة. ص. 42.

(10) — المجهول، تاريخ الدولة السعدية. ص 28.

الأسطول من الرايس إبراهيم الشط إلى الرايس شعبان[11]، لا يخرج عن نطاق تعداد الفشتالي لعظمة الدولة المنصورية. فحتى لو سايرنا مضمون النص، فقد جاء اهتمام المنصور بالبحر متأخرا أي انطلاقا من سنة 1596م. ومعلوم أن هذا التاريخ كان يشهد بداية انتشار وباء الطاعون الذي أهلك البلاد والعباد. كما أننا لم نجد لهذا الأسطول أي صدى على أرض الواقع.

اعتقد أن الأمر لا يتجاوز بقايا ما ورثه المنصور من مراكب عن عهد أخيه عبد المالك. وفي هذا السياق أتساءل عن الأسباب التي حالت دون استحضار البحوث السابقة لإشارة المجهول فيما يخص علاقة السلطان عبد المالك السعدي بالبحر، فقد ركز صاحب تاريخ الدولة السعدية الدرعية التكمادارتية على التحول الخطير الذي شهده المغرب في المدة القصيرة التي قضاها عبد المالك في الحكم (75–1578)، حيث «أمر بإنشاء السفن في العرائش وسلا، وصار أهل الأندلس يسافرون في البحر مع أهل المغرب وضيقوا بالنصارى»[12]. وأثناء سرد قصة استصراخ محمد المتوكل بالنصارى، كشف المجهول عن غياب البحر في سياسة الذين تعاقبوا على الحكم قبل عبد المالك، فقال على لسان النصارى : «وكان للنصارى عند وصوله إليهم تدبير عظيم على مولاي عبد المالك فقال بعضهم لبعض أن هذا السلطان رأى مملكة الترك ورأى منافع البحر، فأول ما أمر به إنشاء السفن، وإذا كملت له العمارة يقطع إلى بلادنا مع أهل الأندلس وهم أقرب إلينا من غيرهم في الرأي ولا يشتغلوا إلا بنا لامحالة ونحن ندبر على ملكنا قبل أن يصح سلطانه ويتمكن أمره، وأول التدبير عندنا أن تخرجوا وتتمكنوا بالسواحل وتحتووا عليها وتقاتلوه في بلاده وأرضه...»[13]. ولم ير المولى محمد المتوكل مانعا في التنازل للبرتغال عن الموانئ المغربية مقابل إرجاعه إلى الحكم[14]. كما أن والده

(11) ـــ عبد العزيز الفشتالي، مناهل الصفا في تاريخ دولة الشرفا، تحقيق عبد الكريم كريم، الرباط، وزارة الأوقاف، 1972.

(12) ـــ المجهول، تاريخ الدولة السعدية، ص. 53. 58.

(13) المجهول، تاريخ الدولة السعدية. ص 59.

(14) جاء عند المجهول : «وقالوا لمولاي محمد نحن خارجون وأنت معنا، فإن ظفرنا بالبلاد فلا قسم لنا معك فيها إلا السواحل ومادونها فهو لك، فأنعم لهم بذلك، وتعاهدوا عليه». تاريخ الدولة السعدية. ص 59.

عبد الله الغالب لم يجد هو الآخر حرجا، حسب رواية المجهول، في إخلاء حجرة بادس ليسيطر عليها الإسبان، وتنقطع بالتالي مادة الترك من مرسى بادس[15].

2 ـ الخلط بين نشاط القرصنة والأسطول الحربي للدولة :

رغم الحصار الايبيري واحتلال أغلب الموانئ، فقد كان نشاط القرصنة بالسواحل المغربية في تزايد مستمر طيلة النصف الأول من القرن السادس عشر. ففي بادس مثلا كانت «دار صغيرة تصنع فيها الزوارق والسفن الشراعية وبعض المراكب»[16]. وكان سكان هذه المدينة المتوسطية يقول الوزان «يذهبون في زوارقهم لنهب السواحل النصرانية»[17]. ويتحدث مارمول عن أهمية نشاط القرصنة بالسواحل المغربية الشمالية انطلاقا من تطوان والعرائش[18].

ونقرأ عند داميودوكويش[19] ولويس دوسوزا[20] عدة إشارات تبرز الضربات التي كان يلحقها قراصنة العرائش وتطوان وبادس بالسواحل الأندلسية ومنطقة الغرب البرتغالية، خلال العقود الثلاثة الأولى من القرن السادس عشر، كما أشارا إلى الأصل التركي لقسم من هؤلاء القراصنة، وانتماء الباقي للمغرب.

---

(15) حسب المجهول كان احتلال حجرة بادس بتواطؤ مع عبد الله الغالب، حيث سلمها هذا الأخير للاسبان عام 1564. يقول المجهول في الموضوع : «وكانت عمارة أهل الجزائر وسفنهم لا تخلو من مرسى بادس ومسافرو أهل الجزائر لا يركبون إلى المشرق أو المغرب إلا من بادس ولا تنقطع منها عمارة الترك في كل أوان فاهتم مولاي عبد الله من ذلك وقنط منه وخاف أن تخرج عمارة الترك من تلك البلاد إلى المغرب فكتب إلى سلطان النصارى واتفق معه أن يخلي له الإدالة من حجرة بادس ويبيع له البلاد، ويخليها من المسلمين وتنقطع مادة الترك من تلك الناحية». المجهول. ص 36.

(16) الحسن الوزان، وصف إفريقيا، تعريب محمد حجي ومحمد الأخضر، منشورات الجمعية المغربية للتأليف والترجمة والنشر. 1980. ج. 1. ص. 254.

(17) نفسه. ص 253.

(18) مارمول، وصف إفريقيا، تعريب محمد حجي، محمد الأخضر. الرباط. الجمعية المغربية للتأليف والترجمة والنشر. ج II. ص 189. 222.

(19) — De Goîs. D, Les Portugais au Maroc de 1495 à 1521, Traduct. R. Ricard. pp. 167. 203-206.

(20) — De Sousa. L, Les Portugais et l'Afrique du nord de 1521 à 1557. Traduct. R. Ricard. Paris. Les bells Lettres, 1940, pp. 110-121.

وأجمعت كل الروايات على الأهمية التي كانت لسلا في نشاط القراصنة خلال النصف الأول من القرن السادس عشر[21]. وقد أكدت محاضر محاكم التفتيش التي اطلع عليها الأستاذ بوشرب هذه الروايات، وأرجعت إحدى الشهادات بها انتماء القراصنة إلى مختلف المدن المغربية، بما فيها الداخلية[22].

وعليه، كان من المفروض بعد تصاعد نفوذ الدولة السعدية، وتحكمها في كل جهات المغرب، وتراجع حدة الحصار الايبيري، أن يتزايد حجم نشاط الجهاد البحري. ولكن العكس هو الذي حصل، فقد لاحظنا من خلال المصادر الأجنبية والمحلية تراجعا كبيرا لنشاط القرصنة البحرية بمغرب النصف الثاني من القرن السادس عشر، واقتصرت الإشارات النادرة جدا على ذكر بعض الأخبار المتعلقة بقراصنة أجانب. فهذا ميناء أكادير زمن عبد الله الغالب، حسب رواية مارمول، أصبح يضر بالسفن البرتغالية، وذلك «لأنهم يتعرضون أثناء مرورهم به لهجوم عدد من السفن الفرنسية والأنجليزية التي تكمن في هذا الميناء، وتزود هؤلاء المسلمين بالأسلحة والمدفعية والعدد»[23].

وكانت بقايا بعض أعمال القرصنة المنطلقة من العرائش وسلا من تدبير قراصنة أتراك وأندلسيين[24]. إن هذه الظاهرة يمكن تفسيرها من خلال زاويتين :

---

(21) انظر مثلا :

— مارمول، ج. II. ص 135.

— Fernandes. V., Description de la côte d'Afrique de Ceuta au Sénégal (1506-1507). Traduct. p. De Canival et Th. Monod. Paris. Larousse. 1938. p. 27.

(22) — A. Bouchared. op. cit.,

(23) — مارمول، ج. II. ص. 36. حول الأضرار التي ألحقتها القرصنة الأوربية بالأسطول البرتغالي. انظر أبحاث المؤرخ البرتغالي كودينهو.

— Godinho. V. M, L'économie de l'empire Potugais au XVI° Siècle Paris 1969.

— Les Incidents de la course et la concurence sur l'économie Maritime Portugaise au XVI° siècle Economia — Décembre 1960. pp. 143-155.

— Les Fluctuations Economiques au XVI° Siècle Estudos de Economia. Vol. IX. Fasc III. pp. 109-116.

— Crises et changements Géographiques et structuraux au XVI° Siècle. Economia, Mars, 1958. pp. 1-44.

— Le Tournant mondial de 1517-1524. et L'empire Portugais. Studia. N° 1 Janvier 1953. pp 184-190.

(24) مارمول، ج II. ص. 135. =

أولا : كانت الدولة السعدية في أمس الحاجة ماديا وعسكريا للتجار الأجانب. ولهذا كانت تجتهد كثيرا في خلق جميع الظروف الملائمة لإغراء هؤلاء التجار حتى يقبلوا على الموانئ المغربية، ويتوافدوا عليها بكثرة. وبالطبع كان إقرار الأمن وتعطيل نشاط القرصنة البحرية يدخل في هذا السياق، خصوصا بعد أن وقعت الدولة اتفاقيات تجارية مع ممثلي بعض الدول الأوربية(25).

ثانيا : لنفترض أن أحد السلاطين أراد تبني نشاط القرصنة، وحمل الدولة للإشراف عليه، فالنتيجة ستكون عكسية، إذ أن طبيعة النشاط البحري ومخاطره، تقتضي تعاملا خاصا معه، حيث كان ينفر المشتغلين بالقرصنة البحرية من التحول إلى جنود ضمن العسكرية المخزنية. وبالمقابل، لم يكن السلطان هو الآخر قادرا على المغامرة بالموارد المالية المهمة التي يجنيها من وراء التبادل مع التجار الأجانب، إلا إذا كانت غنائم القرصنة تقدم بديلا محترما، ولن تكون كذلك إلا إذا احتكر السلطان موارد القرصنة. وبذلك نخلص إلى تعارض المصالح بين القراصنة والسلطان(26).

ونعتقد أن الصحوة التي شهدتها القرصنة البحرية بمغرب المولى عبد المالك تعود في أساسها إلى الصراع الذي كان دائرا آنئذ بين هذا السلطان ومحمد المتوكل، والتجاء هذا الأخير إلى النصارى، مما جعل المولى عبد المالك يقدم القضايا

= — Anonyme Portugais. Une Description du Maroc sous le règne de Maulay AHMED EL MANSOUR (1596). E. Leroux. Paris 1909. p. 124.

لم يشر مارمول وكذا المجهول إلى أي نشاط قرصنة بميناء آسفي. ونقلا عن محضر محاكمة بحار برتغالي أبرز الأستاذ بوشرب جهل الأزموريين التام بركوب البحر. انظر :

— مارمول. ج. II. ص. 71.

Anonyme. op. cit., p. 95.

— أحمد بوشرب، محضر محاكمة بحار برتغالي من لدن محكمة التفتيش الدينية البرتغالية بتهمة الاتجار مع المغاربة ونقلهم من البرتغال إلى بلادهم. مجلة كلية الآداب. فاس. عدد خاص رقم (2) بسنة 1985. ص 247 و320.

(25) انظر دراستنا السالفة الذكر، وخاصة الفصل الخاص بالتجارة. ص. 119-144.

(26) حاول المولى إسماعيل التوفيق بين الإشراف على القرصنة البحرية، واحتكار نشاط التجارة الخارجية، فكانت النتيجة تراجع موارد النشاطين معا. انظر في الموضوع أطروحتنا: التنظيم العسكري وعلاقته بالسلطة والمجتمع من قيام الدولة العلوية إلى عام 1727. مرقونة. ج. II. ص 321-324.

العسكرية على المنافع المالية، فأطلق يد القراصنة وشجعهم، هادفا من ذلك الضغط على نصارى إيبيريا وحملهم على عدم مساعدة ابن أخيه.

وعليه، وجب أن نميز بين نشاط القرصنة والأسطول الحربي للدولة، فحتى لو صدقنا الإشارات التي تحدثت عن إنشاء أسطول بحري بسلا والعرائش زمن محمد الشيخ وعبد الله الغالب وأحمد المنصور، فقد ظلت وحدات هذا الأسطول جاثمة في مكانها، ولم نصادف ولو إشارة واحدة تؤكد مشاركة هذا الأسطول في عمل عسكري، وتكذب ما ذهبنا إليه. في حين كان ضعف الدولة وانكماشها بعد موت المنصور مؤشرا حقيقيا لعودة الحيوية من جديد إلى نشاط القرصنة بالموانئ المغربية، وكان من البديهي أن يتم ذلك بقيادة عناصر أندلسية[27]، لذلك نعتقد أن كل محاولة تجتهد في الربط بين الدولة والقرصنة، سيقتنع صاحبها في الأخير بأنه يبحث عن علاقة لا تستقيم بين تطور الدولة وتطور القرصنة.

3 ــ إهمال الجانب المجتمعي في علاقة المغاربة بالبحر :

لا يمكن الحديث عن تطور علاقة المغاربة بالبحر في غياب إدماج هؤلاء في المجال البحري، وانخراطهم في التطورات التي لحقت بالمنافع التي يوفرها هذا المجال. صحيح أن البحر ظل مهمشا ضمن اهتمامات المجتمع المغربي، وكانت علاقة المغاربة بالبحر محدودة حتى في زمن توفر السلطة المركزية على أسطول حربي. وإذا كان سقوط الأندلس بيد النصارى، وما رافقه من غزو وحصار إيبيري لسواحل المغرب، المصاحب بتوقف الاهتمام الرسمي بالبحر، قد زاد من إبعاد المغاربة عن البحر، فإن كل ذلك لا يمنع من استحضار الأسلوب الذي أدارت به الدولة السعدية علاقتها بمجالها البحري، وانعكاسات ذلك على علاقة المغاربة بالبحر. ويمكن مقاربة هذه المسألة من خلال زاويتين :

(27) انظر الموضوع :

ــ حسن أميلي، الجهاد البحري بمصب أبي رقراق خلال القرن السابع عشر. رسالة سلك ثالث. الرباط. 1989. مرقونة في جزئين.

ــ كواندرورروجي، قراصنة سلا، تعريب محمد حمود، المعهد الجامعي للبحث العلمي. 1991.

— Caillé, J. La ville de Rabat. éd. d'art et d'histoire. Paris 1945.

أولا : المجال البحري والنظام الغذائي المغربي.

صحيح أن المنتوجات البحرية ظلت قليلة الأهمية ضمن المطبخ المغربي، إذ كان الصيد بالأنهار وخاصة قرب المصبات أكثر أهمية من البحر، وكان الشابل في مقدمة الأسماك المصطادة، إلا أن هذا لا يلغي اشتغال نسبة مهمة من سكان المدن الساحلية بنشاط الصيد، فقد تحدث البحار فرناندش عن اصطياد ساكنة أزمور لكميات طائلة من الأسماك، وخاصة الشابل. كما كان سكان هذه المدينة في السنوات الأخيرة من القرن الخامس عشر يؤدون سنويا حوالي 30.000 شابلة كضريبة عينية للملك البرتغال[28]. وعن هذه الضريبة نقرأ بالسلسلة الوثائقية البرتغالية عن حصول اتفاق بين سكان أزمور والملك البرتغالي بتاريخ 16 غشت 1486، يلزم سكان المدينة المغربية بدفع 10 آلاف شابلة كل سنة للملك البرتغال[29]. وفي سياق حديث الوزان عن كثرة الشابل بأزمور تكلم عن كثرة الشحم بشابل أزمور حتى أن سكان هذه المدينة كانوا «يستصبحون به لأنه لا يوجد زيت في هذه البلاد، ويأتي التجار البرتغاليون مرة في السنة ليشتروا كمية عظيمة من هذا السمك»[30]. ومع مطلع القرن السادس عشر كان سكان بادس ينقسمون إلى قسمين : «صيادون وقراصنة... ويقتاتون على الخصوص بالسردين وغيره من السمك، لأن الصيادين يصطادون منه كميات وافرة بحيث يحتاجون دائما إلى بعض الناس يساعدونهم على جر شباكهم... أما السردين فإنهم يملحونه ويرسلونه إلى الجبال»[31]. ولا يأكل أعيان تغسة القريبة من بادس «غير خبز الشعير والسردين والبصل...»[32]. كما لا يرى بمدينة بليش شرق بادس بعد أن تعرضت لمجموعة من الهجومات على يد قراصنة إسبان «غير أكواخ للصيادين الذين يوجدون في حالة استنفار باستمرار فلا يكادون يلمحون زورقا قادما حتى يخفوا إلى الجبل، وسرعان ما يعودون مع عدد كبير من الجبليين للدفاع عن

---

(28) — Fernandes. V. op. cit., p. 29.

(29) — S.I.H.M. Portugal. T.I. pp. 4-24.

(30) الوزان، وصف إفريقيا. ج. I. ص. 124.

(31) نفسه. ص. 253.

(32) نفسه. ص. 255.

أنفسهم»[33]. وفي «ضواحي العرائش غيضات ومروج عديدة، يصطاد فيها كثير من سمك الأنقليس (النون) والطيور المائية...»[34].

هناك العديد من الإشارات التي تبين ممارسة الصيد بالسواحل والمصبات النهرية قبيل صعود نجم الدولة السعدية، وتمكنها من توحيد المغرب، فكان من الطبيعي أن يتطور هذا النشاط بعد أن تتمكن الدولة السعدية من التخفيف من الضغط الذي كان مسلطا على ساكنة المغرب الساحلي. لنعد إلى أزمور بعد أن أخلاها البرتغال ونر كيفية تعامل السلطة السعدية مع شابل هذه المدينة.

لقد حاولت الدولة السعدية احتكار الثروة السمكية التي يزخر بها مصب نهر أم الربيع، يحركها في ذلك هاجس الرفع من مواردها المالية. فكيف تم ذلك ؟ يجيب مارمول : «إن الشريف الذي يحكم حاليا يكري صيد الشابل في أزمور بثمن مرتفع للتجار المسيحيين وترسو السفن المسيحية فيها بجواز»[35]. ولهذا لا نعجب إذا وجدنا الإقامة بأزمور لم تعد تغري أحدا بعد تحريرها، وبدت المدينة مهجورة إذا استثنينا الإدالة المخزنية.

وكان مقابل جواز إقامة سفن الصيد المسيحية من أهم الموارد الضريبية التي كان يجنيها ممثل السلطة السعدية بأكادير بعد تحريرها[36]. وهكذا أسهم جشع الدولة وحاجتها إلى الموارد المالية في تسهيل مامورية الصيادين الأوربيين بالساحل المغربي على حساب تلك الفئة القليلة التي اعتادت على الاسترزاق من البحر ومصبات الأنهار. ولهذا تفاقم مشكل غياب السمك بمائدة المغربي خلال النصف الثاني من القرن السادس عشر بالمقارنة مع النصف الأول من هذا القرن، وخاصة كلما ابتعدنا من الساحل نحو الداخل[37].

(33) نفسه.

(34) نفسه. ص. 234.

(35) ماومول. ص. 98.

(36) ديكودي طوريس، تاريخ الشرفاء. تعريب محمد حجي، محمد الأخضر. الجمعية المغربية للتأليف والترجمة والنشر. 1988. ص 126.

(37) انظر أنواع الماكولات المقدمة بزاوية أبي عمر القسطلي المتوفى عام 1574 عند ابن عسكر. دوحة الناشر لمحاسن من كان بالمغرب من مشايخ القرن العاشر. تحقيق محمد حجي. مطبوعات دار المغرب للتأليف والترجمة والنشر. الرباط. 1977. ص 108.

ثانيا : دور البحر في تنشيط الحركة التجارية.

معلوم أن المغرب لم يمتلك أسطولا تجاريا، ويفسر ذلك بمجموعة من العوامل، منها احتكار الدولة، وأهمية التجارة العابرة للصحراء، ويفسر أيضا بتشدد بعض الفقهاء في مسألة المتاجرة ببلاد النصارى[38]، وهو ما جعل التجارة البحرية تنمو على هامش المجتمع المغربي، وفي غيابه، وذلك منذ العصر الوسيط[39]. ومعلوم أيضا أن القرن السادس عشر شهد تحولا كبيرا في مجال التجارة البحرية، إذ تم خلاله الانتقال من التجارة المتوسطية إلى التجارة المحيطية، وبدأت تظهر به ملامح التجارة الدولية[40]. غير أن كل هذا لم يؤثر في الدولة السعدية، إذ استمرت في احتكار النشاط التجاري الخارجي، وظلت بالاعتماد على اليهود تقيم الحواجز بين الفئة التاجرة المغربية والتجار الأوربيين الذين تزايدت أعدادهم بالموانئ المغربية وبجوار القصر السلطاني بمراكش[41]. وبذلك انضاف احتكار الدولة للنشاط

---

(38) انظر فتوى حول جواز سفر المسلم لبلاد الكفار عند :
أحمد الونشريسي، المعيار المعرب والجامع المغرب عن فتاوي أهل إفريقية والأندلس والمغرب. نشر وزارة الأوقاف. 1981. ج. 6. ص 317-318.

(39) انظر في الموضوع :
ـــ محمد القبلي، مراجعات حول المجتمع والثقافة بالمغرب الوسيط. دار توبقال للنشر. البيضاء. 1987.
ـــ مصطفى نشاط، ملاحظات حول المعاهدات التجارية المغربية في العصر المريني الأول، ضمن أعمال ندوة التجارة في علاقتها بالمجتمع والدولة عبر تاريخ المغرب. كلية الآداب والعلوم الإنسانية. عين الشق، البيضاء 1992. ج. II. ص. 155-166.

(40) انظر الموضوع مثلا.

— Braudel. F, Civilisation Matérielle Economie et Capitalisme XV-XVIII Siècle. Paris. A. Colin 1979. 3. Tomes.
— La méditerrannée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II. Paris. A. Colin 1979. 2 Tomes.
— Bennasser, B. Jaquart, J. le XVI Siècle. Paris. A. Colin. 1972.
— Chaunu. P, L'Expansion Européene du XIII au XV Siècle. Paris. Nouvelle Clio. 1969.
— Heers, J. L'occident aux XIV et XV Siècles aspects économiques et sociaux. Paris. Nouvelle Clio. 1963.
— Mauro. F, Le XVI Siècle Européen, Aspects Economiques. Paris. Nouvelle Clio. 1981.

(41) انظر في الموضوع.
عثمان المنصوري. مرجع سابق.
محمد المهناوي. السلاح الناري. ص 253-266.

التجاري الخارجي إلى العوامل الأخرى ليزيد من عزلة التجارة المغربية الداخلية، ويعمق من جهل التجار المغاربة بالتطورات التي كانت تلحق بنشاط المبادلات في شتى النواحي، هذا فضلا عن الحد من طموحات التجار ومنعهم من الرقي الاقتصادي والاجتماعي. ويكفي أن نشير في هذا المجال للوصف البئيس الذي نعت به دييكودي طوريس التاجر المغربي زمن السعديين، حيث قال : «إن سكان البلاد التي ينتمي إليها ذلك العامل كسلاء يخشون مغادرة منطقتهم إلى حد أنهم لا يتجرون مع أي أحد من جيرانهم، ولاشك أنهم سيفلسون إن حرموا الاتجار مع المسيحيين، لأن تجارتهم مع أهل تنبكتو ليست ذات بال، فتنبكتو إقليم يوجد في أقصى مفازات ليبيا، ولا يصلون إليه إلا بمخاطر كبيرة، حتى إنه غالبا ما يبقى الجنود الذاهبون إليه مقبورين تحت الرمال...»(42).

خلاصة القول إن البحر ظل على هامش اهتمامات الدولة السعدية، وتتبع كيفية تعامل هذه الدولة مع القضايا المرتبطة بالبحر، عسكرية كانت أو اقتصادية واجتماعية، يدفعنا إلى الاعتقاد بمساهمة الدولة إلى جانب العوامل الأخرى في تعميق جهل المغاربة بالبحر، وليس العكس كما ذهبت إلى ذلك البحوث السالفة الذكر. وقد كان ذلك ضمن ظرفية تاريخية دقيقة جدا، إذ بمرور الزمن، أصبح من الصعب تدارك الموقف. إلا أن هذا لا يمنع من إعادة طرح الإشكالية على نحو جديد :

هل كان بإمكان الدولة السعدية أن تقوم بدور مخالف لما قامت به، وتدشن مرحلة جديدة في علاقة المغاربة بالمجال البحري ؟ بمعنى آخر، هل نستطيع في التاريخ أن نتحدث وفق منهج علمي عن تاريخ الفرص الضائعة ؟

---

(42) دييكودي طوريس. تاريخ الشرفاء، مصدر سابق، ص 223-224.

البحر من خلال رحلة الفقيه الحيوني

أحمد البوزيدي
كلية الآداب ـــ ظهر المهراز
فـــاس

مقـدمـة :

اشتهر المغاربة منذ العصور الوسطى بالأسفار والرحلة خاصة إلى المشرق العربي طلبا للعلم وأداء فريضة الحج وارتياد المزارات المقدسة، وكان لبعض العلماء الحجاج ولوع كبير بتدوين أخبار هذه الرِّحلات الحجية[1].

وقد انتشر هذا النوع من الكتابة بين علماء الزاوية الناصرية بشكل خاص وعلماء درعة بشكل عام[2] وقد كان أصحاب هذه الرِّحلات يحرصون على تسجيل ما نالوه من إجازات من علماء المشرق، ومناظراتهم الفقهية ومساجلاتهم الأدبية بالإضافة إلى انطباعاتهم عن سلوك وعادات وتقاليد القبائل والأقوام الذين خالطوهم أو عاشروهم إبان رحلاتهم، وتمتاز هذه الرِّحلات بالوصف الدقيق خاصة للمسالك البرية على طول الطريق من المغرب إلى المشرق أو العكس.

ومن هذه الرِّحلات الحجية رحلة الفقيه الحيوني[3] فمن هو الفقيه الحيوني ؟ ومتى تمت هذه الرحلة إلى المشرق العربي ؟

---

(1) أحصى الأستاذ عباس الجراري عدد الرحلات الحجية والسفارية المعروفة بالمغرب فوجد 21 رحلة منها حجية وأربعة سفارية انظر :
ـــ د. عباس الجراري : مدخل لرحلة الحضيكي الحجازية ـــ مجلة المناهل ـــ عدد 10 ـــ 1977 ـــ ص : 44-66.

(2) من الرِّحلات الحجية المعروفة بدرعة بالإضافة إلى الرِّحلات الناصرية، رحلة أحمد بن داوود الهشتوكي دفين تامكروت، ورحلة أبي مدين الدرعي ورحلة الفقيه محمد الحنفي بن أبي بكر الحيوني، ولا يخامرنا شك في وجود رِحلات أخرى سيكشف عنها الزمن فيما بعد.

(3) عثرنا على النسخة الوحيدة المعروفة لهذه الرحلة عند أحد الفضلاء بورزازات، وقد سمح لنا مشكورا بأخذ صورة لها.

1 ــ التعريف بالفقيه الحيوني :

هو الفقيه محمد الحنفي بن أبي بكر الحيوني نسبة إلى قصر بني حيون[4] بواحة لكتاوة من درعة. ولد في زمن غير معروف من أوائل القرن الثالث عشر الهجري/19م، أخذ مبادئ القراءة والكتابة على الطالب المدرِّر بمسجد قصر بني حيون، جريا على عادة بني قومه من سكان قصور لكتاوة، فلما حفظ القرآن الكريم توجه إلى زاوية تمكروت الناصرية بواحة فزواطة[5] لأخذ العلم على شيوخ الزاوية وعلمائها.

ونستشف من بعض الإشارات من رحلته أنه بعد أخذه لقسط من العلم بتمكروت، عاد أدراجه إلى مسقط رأسه، فأسندت إليه قبيلة القصر إمامة مسجد القبيلة، وقد سمحت له هذه المهمة بربط اتصال وثيق بشيخ القبيلة في وقته محمد البَشْرَى[6] وقد توطدت العلاقة بين الرجلين بشكل جعل الفقيه الحيوني، ينجز أخبار رحلته تلبية لرغبة الشيخ محمد البَشرى الذي كان الفقيه يكنيه بسعد الدين[7].

قام الفقيه الحيوني بهذه الرحلة لأداء فريضة الحج والمجاورة بعد ذلك بالأزهر الشريف لإتمام تعليمه.

---

(4) يقع قصر بني حيون وسط واحة لكتاوة بالضفة الغربية لنهر درعة، وجل سكان هذا القصر من الحراطين، وبعد فتح السودان الغربي في نهاية القرن 16م كان السلطان أحمد المنصور يسند بعض المهام الإدارية والمالية والعسكرية بمدن السودان الغربي إلى رجال من بني حيون من أمثال حميدة بن عبد الرحمان الحيوني وعبد الله الحيوني وغيرهما الأمر الذي أضفى وضعية خاصة على قصر بني حيون آنذاك.

(5) تقع واحة فزواطة شمال واحة لكتاوة، وقد اشتهرت فزواطة بزاوية تامكروت الناصرية وغيرها من الزوايا العلمية والصوفية.

(6) ينحدر الشيخ محمد البشرى من أسرة اشتهرت بثرائها ونفوذها بواحة لكتاوة، وخلال النصف الأول من القرن 19م نجح الشيخ ملوك، جدُّ محمد البشرى، في بسط نفوذه على جزء كبير من واحة لكتاوة، وقد استطاع حفيده محمد البَشرى الحفاظ على وضعية الأسرة وسلطتها خاصة بعدما نجح في التصدي لأسرة أولاد الشاهل بابني صبيح إلا أنه بوفاة البشرى تفجر الصراع بين أبنائه وعمهم الحاج يوسف بن ملوك. وقد أثرت هذه الصراعات التي استغرقت عدة سنوات على وضعية الأسرة فضعف أمرها وانتهى نفوذها.

(7) الفقيه الحيوني : الرحلة : ص : 2.

ومن خلال الصيغة النهائية للرحلة والتي تم إنجازها في العشر الأواسط من ذي الحجة عام 1263/أكتوبر 1847م يظهر أن الفقيه الحيوني لم يحرر رحلته إلا بعد استقراره بالقاهرة لفترة تمكن خلالها من التمرس باللهجة المصرية ولعل ما يؤكد ذلك أن الرحلة تحتوي عل ألفاظ من اللهجة المصرية مثل الشيال والشلبي والمطرح والعربية وغيرها. وتتكون الرحلة من مقدمة وسبعة أبواب وحوالي 23 فصلا كلها مخصصة للحديث عن بلاد المشرق العربي والسفر في البحر، باستثناء المقدمة فقد لخص فيها أخبار سفره من لكتاوة إلى آسفي.

2 ـــ الرحلة من آسفي إلى جبل طارق :

بدأ الفقيه الحيوني رحلته البحرية صحبة الحجاج المغاربة من مدينة آسفي، على سفينة أوربية لم يتمكن من معرفة جنسية مالكها، فبدأ بوصف هيئة السفينة مشبها منظرها الخارجي بمحالب النخلة، ذلك أن رأسها الأول أو مقدمتها مرتفع ونهايتها مستدق على شكل طلع النخلة قبل تفتحه أما الكوثل أو مؤخرة السفينة فعريض نسبيا، ويشبه صاري السفينة بالنخلة المتوسطة سواء من حيث العلو أو الاستدارة، ويذكر أن هذه السفينة تتكون من طابقين والأول منهما يعرف بالبِرْدُوزْ[8] ومما أثار دهشته وهو في السفينة آلة قياس المسافات البحرية. فيذكر أن النوتية يأخذون خيطا غليظا من القنب وفيه عود استعصى عليه وصفه، وهذا العود على هيئة اللوحة[9] فيرمونه في البحر والحبل معلم بعلامات، ثم يجذِبونه، وواحد منهم بيده رملية[10] ينظر فيها، فإذا صاح صاحب الرَّملية على الجاذب، فإنهم يعرفون بذلك كم ميلا قطعوا في الساعة لأن البحر كله عندهم معروف بالأميال، ثم مازالوا يحسبون الأميال حتى يصلوا ما قصدوه من البلدان[11].

ويذكر أن ربان السفينة كان إذا ما حل الليل يرغم الحجاج المسافرين على

---

(8) البِرْدُوز : لم نتمكن من تحديد معنى هذه الكلمة.

(9) اللوحة : يقصد بها اللوحة التي يتعلم فيها التلاميذ الكتابة والقراءة في الكتاتيب القرآنية وشكلها مستطيل في غالب الأحوال وقد شبه بها آلة قياس المسافات البحرية لتقريب صورة هذه الآلة إلى ذهنية القارئ أو السامع.

(10) الرملية : ساعة تقليدية لم نتمكن من تحديد العصر الذي ظهرت فيه.

(11) الفقيه الحيوني : الرحلة ص :

النزول إلى البِرْدُوز رغما على أنفهم، ويقول هو نفسه «أما أنا ما نزلت له قط لأن مطرحي فوق برميل ماء على هيئة الطير في القفص، ولو حتم علي النزول لمت من ساعتي من قوة شدة نفس الانسان والصهد»[12] ويذكر أنه طرأ به ألم الريح المعكوس والعياذ بالله حتى آيس من نفسه وجعل الله التاويل بعد ذلك.

ولم يذكر لنا صاحب الرحلة كم من يوم قضى في البحر المحيط من آسفي إلى البوغاز. غير أنه يذكر أن المسافة طالت بهم ما بين آسفي وجبل طارق فلما وصلت السفينة للبوغاز تهول البحر أشد تهويل حتى أشرف الناس على الغرق، ومنهم من سخف ومنهم من أشرف على الموت، ومازالت السفينة تتقاذفها الأمواج وتدور كدوران الطاحون، وظلت السفينة على تلك الحالة من البوغاز إلى جبل طارق.

3 ـــ الرحلة من جبل طارق إلى الإسكندرية :

توقفت السفينة في ميناء جبل طارق يومين كاملين ولم يغادر الحجاج السفينة، وإنما بعثوا لتجار بالجبل من المسلمين فاشتروا لهم ما أرادوا من تفاح ورمان وقبل أن تغادر السفينة جبل طارق طلب الحجاج من رئيس السفينة أن يبدل لهم ماء الشرب لأن الذي عنده طال مكثه وفيه نتن ورائحة خبيثة، ولكن الرايس طلب من الحجاج أن يدفعوا له قدرا من المال لشراء الماء ففرضوا ثلاثة أواق للرجل ودفعوا الفلوس لرجل من آسفي وللشريف مولاي العباس قريب السلطان[13] الذي كان ضمن المسافرين، إلا أنهما أخذا ذلك وأكلاه ولم يدفعا للرايس إلا القليل، فلما مضت أيام قليلة شرع يعطي للحجاج من الماء الأول فهاج الركب، وتكلموا مع الترجمان وهو رجل من طنجة يعرف اللسان الرومي، فكشف لهم ربان السفينة حقيقة الأمر، وقام الركاب على الرجل والشريف وقد تدخل رجل وقور من آسفي وقال للحجاج وكيلكم الله فيما ضاع، ثم رفع الحجاج أكفهم لله وهم «يقولون من أكل لنا فلسا واحدا نسأل الله ألا يرده لداره، فوالله يا سعد

(12) الفقيه الحيوني : الرحلة ص : 5.

(13) لم نتمكن من تحديد هوية هذا الشريف وما هي القرابة التي تربطه بالسلطان مولاي عبد الرحمان بن هشام.

الدين إلا ماتا في مكة ولم يرجع منهما واحد والعياذ بالله»[14].

وعلى الرغم من أن الرحلة في البحر المتوسط قد استغرقت حوالي خمسة وأربعين يوما[15] فإن الفقيه الحيوني لم يخبرنا عن رحلته في المتوسط إلا في سطور قليلة أشار فيها إلى كثرة المراكب التي كانت تعبر البحر المتوسط، وأن بعض هذه المراكب كان يدور بسفينة ركب الحجاج كالعقبان حتى خافت الحجاج.

ماكادت مدينة الاسكندرية تظهر من بعيد حتى قام واحد من النصارى وأخذ شمريره بيده وطاف على الحجاج ليأخذ البشارة فأعطوها له.

وقبل أن تدخل السفينة لمرسى الإسكندرية يذكر الفقيه الحيوني أن تلك المرسى شاقة ولا يتجاوزها إلا العالمون بها والمخبرون بمنهجها، لذلك جاء قارب من المرسى وهو الذي أرشد السفينة حتى دخلت بسلام إلى مرسى الإسكندرية.

وفي مرسى الاسكندرية حضرت النخلة من جديد في رحلة الفقيه الحيوني، فكتب إلى صديقه الشيخ محمد البشرى، فترى ياسعد الدين السفن كمثل النخيل في بلدنا منهن المذهبَات والمُموهات، والخدامين في انشاء السفن الجديدات أكثر مما يحصى، والمرقعين للسفن القديمات كذلك، فلا تسمع إلا الطنين وضرب الحديد بالزيرة في وسط البحر[16].

ومن الاسكندرية سافر الحجاج برا إلى القاهرة وكنا ننتظر من الفقيه أن يتوجه من القاهرة نحو البحر الأحمر، إلا أن الحجاج لم يتفقوا على رأي واحد فمنهم من يرى أن يكون السفر بحرا لأنه أقرب ومنهم من يرى أن يكون برا لأنه أسلم. واحتار الفقيه في أمره فاستخار الله في الأمر ونام، فوقف عليه الشيخ مولاي العربي الدرقاوي، وقال له تمشى على البر فامتثل أمره وكان كما قال[17].

---

(14) الفقيه الحيوني : الرحلة ص : 6.

(15) نفس المصدر : ص : 7.

(16) الفقيه الحيوني : الرحلة ص 8.

(17) مولاي العربي الدرقاوي : هو العربي بن أحمد الشريف العمراني مؤسس الطريقة الدرقاوية الواسعة الانتشار في مجموع أنحاء المغرب. ويذكر سليمان الحوات في الروضة المقصودة (ج 2 : 170م) أن جل أتباع هذه الطريقة من أهل العلم وحملة القرآن الكريم ومن الذّرية النبوية. =

وقبل أن يغادر مدينة القاهرة زار عددا من الأضرحة قبل انطلاق الرحلة نحو الحجاز وقد اسهب في ذكر المسالك التي مر منها الركب وطبائع الأقوام والقبائل الذين خالطوهم بالبيع والشراء أثناء الرحلة، كما حدد الكثير من نقط الماء خاصة في بعض المناطق الجافة في جنوب صحراء سيناء، وقد أطال في وصف الوباء الذي أصاب الحجاج في بداية دخولهم لأرض الحجاز فيذكر «أن الرجل يكون فوق جمله فلا تشعر به حتى يسقط، فمات الأول والثاني والثالث وكانوا يجدون القبور في الطريق لكثرة من مات من الركب المصري والركب الشامي أمامهم. وبعد أداء مناسك الحج اضطره المرض إلى البقاء بالمدينة المنورة فتخلف عن ركب الحاج المغربي، فلما شفي من مرضه توجه إلى الينبع[18] على نية الرحيل إلى القاهرة فاضطر إلى السفر عبر البحر الأحمر.

4 ــ الرحلة عبر البحر الأحمر من الينبع إلى القصير :

بدأ حديثه بتوجيه الخطاب إلى الشيخ محمد البَشْرَى بقوله : «اِعلم يا سعد الدين وفقنا الله وإياكم أنه لما أردنا الركوب في القلزوم (البحر الأحمر) أعددنا الْعوينْ مثلا على أننا نخرج منه للقصير[19] في منتهى ثمانية أيام[20]. إلا أن الرياح لم تسعف المركب، فقد أبحر الركاب نحو الشمال فكانت الرياح ترد المركب نحو الجنوب وهكذا حتى نفذت الأقوات، وانقضت الأيام الثمانية بلياليها والتي كانت أصلا مقدرة لاجتياز البحر الأحمر من الينبع إلى القصير بالضفة المصرية وقد اضطر المركب إلى العودة إلى مرسى الوجه بالضفة الحجازية للبحر الأحمر، ويذكر أن نفاذ الأقوات جعل الركاب يفكرون في أكل بعضهم البعض، إلا أن المقادير ساقت إليهم فلوكة صغيرة كانت تجري في البحر كأنها فرس فامدت الحجاج بأسماك كثيرة أنقذتهم من الجوع، ثم إن أصحاب الفلوكة قدموا لأصحاب المركب سمكة

= وقد انتهى به المطاف في عهد السلطان مولاي سليمان إلى السجن، ثم أطلق سراحه السلطان مولاي عبد الرحمان بن هشام. وقد توفي العربي الدرقاوي سنة 1239هـ/1824م.

(18) الينبع : ميناء صغير بالشاطئ الحجازي للبحر الأحمر ويعتبر البوابة التجارية البحرية للمدينة المنورة منذ القديم.

(19) القصير : ميناء صغير بالشاطئ المصري للبحر الأحمر.

(20) الفقيه الحيوني : الرحلة ص : 36.

كأنها ولد خمس سنين ورأسها يوازي رأس آدمي، وأن أصحاب المركب استعملوا الشواقر لقطع عظامها ولحمها.

وبعد ذلك يذكر الفقيه الحيوني أن بحر القلزوم هو البحر الذي يجدون فيه الجوهر ويصطادونه في زمن أوانه ويبيعونه، يخلقه الله بين صدفين وقد اشترى الحجاج الجواهر من العرب الذين لاصنعة لهم إلا اصطياد الجوهر، وهو رخيص جدا ويتأسف لعدم قدرته على شراء الجوهر لعدم وجود الفلوس عنده.

ودخل المركب في مكان بالبحر يعرف بالإباحة وهو موضع شاق في القلزوم ومعلوم بالصعوبة فلا ينجو منه إلا من نجاه الله، فلما توسط المركب الإباحة هبت الرياح من أمام المركب وتهول البحر فشرعت الأمواج تدور وتزهر كأنها أسد والعياذ بالله. ويذكر بأن الأمواج كانت تعلو حتى تتجاوز المركب، وتكاد هذه الأمواج تطبق على المركب، وأمام هذا الخطر الداهم شرعت النساء يصحن والرجال يودع بعضهم بعضا، وكأن الكل يعتقد أن المركب سيغرق لا محالة. وقد كاد اليأس يتسرب إلى نفسه إلى أن نبهه ولد من أهل القصير وأمره بأن يغطي وجهه ويترك الأمور لله إن شاء أغرق المركب وإن شاء خلصه.

وأمام هذه الأمواج العاتية يذكر الفقيه الحيوني أن أصحاب المركب قد تعلقوا بالقلوع وكانوا لا ينتظرون إلا الغرق. وقد طالت بهم هذه الحالة من وسط الليل إلى أن صليت الجمعة وبينما ركاب المركب على هذه الحالة رأوا جبل مرسى القصير، فسكنت الرياح ودخل المركب سالما لمرسى القصير، فانتبه الفقيه للحيته فرآها قد ابيضت شيبا من هول ما تعرض له المركب.

وفي الختام يمكن القول بأن الفقيه الحيوني التزم في رحلته بالخط الذي رسمه لنفسه منذ البداية وهو أخبار صديقه الشيخ البشرى (سعد الدين) بما وقع له من غرائب وعجائب، وقد كان الحيوني يعمد إلى تبسيط لغته وأسلوب سرده ليقرب الصورة أكثر إلى ذهن القارئ والمستمع، كما كان يوظف عناصر بيئة وطبيعة واحة لكتاوة التي تشبه إلى حد كبير الوسط الطبيعي الذي عبره ركب الحجاج، وشبه هيئة السفينة بمحالب النخلة وكثرة السفن بكثرة النخيل في بلدته بني حيون، وقد ختم رحلته بحض صديقه الشيخ البشرى بالقدوم إلى الحج ليرى بنفسه هذه الغرائب والعجائب.

انطباعات فقيه متصوف حول البحر والبابور من خلال كتاب الرحلة الحبيبية الوهرانية الجامعة للطائف العرفانية

أحمد الأزمي
كلية الآداب ـــ ظهر المهراز
فـــاس

I ـــ التعريف بالمؤلِّف والمؤلَّف :

1. التعريف بالمؤلِّف :

هو أبو العباس أحمد بن العياشي سكيرج المالكي مذهبا التجاني طريقة. ولد بفاس في ربيع الثاني 1878/1295، وبعد أن حفظ القرآن الكريم دخل جامعة القرويين عام 1309، وقرأ العلم على كثير من الشيوخ الذين ذكر أسماءهم في كتابه : «**قدم الرسوخ فيما لمؤلفه من الشيوخ**». وفي سنة 1900/1318 أصبح يدرس العلم، فاستفاد من فكره عدد كبير من الطلبة، وتخرج على يده الكثير من العلماء[1]. لم ينقطع عن التأليف والعطاء العلمي رغم تعدد رحلاته وتقلبه في عدة وظائف مخزنية. ففي بحر سنة 1909 انتقل إلى طنجة واشتغل كاتبا بمؤسساتها المخزنية، ثم عين ناظرا لاحباس فاس الجديد. وعندما كانت رحى الحرب العالمية تدور توجه إلى الحجاز[2] وفي سنة 1921 عين قاضيا بالجديدة. وانتقل

(1) أحمد سكيرج : رفع النقاب، بعد كشف الحجاب، الرباط 1971 ج 3. ضمن صفحتين غير مرقمتين، في بداية الكتاب خاصتين بترجمة المؤلف.

(2) تمت هذه الرحلة سنة 1916، حسب ما ورد في ص 52 من مقال الدكتور عبد العزيز التمسماني خلوق، المشار إليه في الهامش الموالي.

إلى سطات عام 1928 بعد الاصطدام الذي وقع بينه وبين المراقب المدني الفرنسي الذي مارس عليه ضغوطا من أجل إجباره على توقيع رسم مزور، فامتنع أحمد سكيرج عن ذلك. وبقي بسطات إلى أن مرض، فقصد مدينة مراكش من أجل العلاج، وبها توفي يوم 23 شعبان عام 1363 موافق 12 غشت 1944 ودفن بضريح القاضي عياض[3].

أخذ الطريقة التجانية على يد كثير من العلماء والمقدمين في مقدمتهم أحمد العبدلاوي، وسيدي محمد بن العربي العلوي الزرهوني والمقدم سيدي الطيب السفياني وغيرهم[4]. كما حصل منهم على عدة إجازات في إعطاء أوراد الطريقة وفي تقديم من يراه أهلا لتعليم مبادئها وأدبياتها للراغبين في الانخراط فيها. بل يمكن القول إن احمد سكيرج اصبح خلال النصف الأول من القرن العشرين أحد أعمدة الطريقة التجانية المتضلعين في علمي الشريعة والحقيقة وحجة لا يضاهى في فقه الطريقة التجانية.

آثاره العلمية :

تدل آثار سيدي احمد سكيرج الفكرية على أن معارفه كانت متنوعة وإن طغى على إنتاجه العلمي الطابع الصوفي. وقد جاوزت مؤلفاته مائة وعشرين، طبع منها حوالي أربعين كتابا[5]، من بينها[6] :

1) كشف الحجاب عمن تلاقى مع الشيخ التجاني من الأصحاب. نشر عدة مرات بفاس ومصر. (1340 بفاس و 1381 بمصر).

2) رفع النقاب بعد كشف الحجاب، عمن تلاقى مع الشيخ التجاني من الأصحاب. ويقع في أربعة أرباع. تم نشرها بتطوان والرباط — (تطوان بدون تاريخ — الرباط. 1971 و 1975).

---

(3) عبد العزيز التمسماني خلوق : حياة القاضي أحمد سكيرج وآثاره، مجلة دار النيابة، عدد 9، شتاء 1986. ص 49 وما بعدها.

(4) احمد سكيرج، مصدر سابق، الصفحة الأخيرة من ترجمة المؤلف.

(5) نفسه.

(6) عبد العزيز التمسماني خلوق، مرجع سابق ص 49 إلى ص 57.

3) الكوكب الوهاج لتوضيح المنهاج في شرح ذرة التاج وعجالة المحتاج في فقه الطريقة التجانية. مطبعة النهضة تونس (د. ت).

4) تنبيه الاخوان على أن الطريقة التجانية لا يلقنها إلا من له إذن صحيح طول الزمان، ولا يصح تلقينها عمن يلقن غيرها من الطرق كيف ما كان. مطبعة النهضة تونس 1339.

5) الظل الوريف في محاربة الريف، وهي أخبار عن الحرب الريفية املاها عليه محمد ازرقان عند نفيه إلى الجديدة (لم ينشر).

6) النفحات الربانية في الامداح التجانية. طبع على الحجر بفاس عام 1333.

7) نفع العموم بالمسامرة ببعض العلوم. وهي منظومة تكلم فيها على عدة علوم. المطبعة الرسمية العربية، تونس.

8) ذكرى زيارة سيدي احمد سكيرج للقطر المصري سنة 1352 في طريقه إلى المدينة المنورة. القاهرة.

9) البعثة الملكية وهي رحلة إلى الحجاز سنة 1916/1334 مبعوثا من قبل السلطان مولاي يوسف... لدى شريف مكة الملك حسين. (لم يطبع).

10) الرحلة الحبيبية الوهرانية الجامعة للطائف العرفانية طبعت بخط المؤلف بالمطبعة الحجرية بفاس (1911/1329).

2. التعريف بكتاب الرحلة الحبيبية الوهرانية :

يقع هذا الكتاب في حوالي 139 ص من الحجم المتوسط كل صفحة تضم حوالي 26 سطرا، وهو مكتوب بأسلوب سلس وبخط المؤلف الجميل الواضح والسهل القراءة.

المادة المتعلقة بالبحر والبابور في هذا الكتاب لا تتعدى عشرين صفحة، إلا أنها مركزة ومفيدة. أما باقي الصفحات فتتناول مواضيع مختلفة كرحلاته برا إلى كل من مستغانم وتلمسان وأبي العباس بواسطة الشماندوفير[7] ذهابا وإيابا، إما

(7) مثل هذه المفردات، وردت بكثرة في ثنايا الكتاب ولعل سيدي أحمد سكيرج تعمد اثباتها لكثرة تداولها بين المغاربة. وهذا ما يوحي بأن أوربا كانت قد نجحت في نقل تأثيرها الحضاري، خصوصا فرنسا، إلى المغرب.

في مشينة الكبانية المسماة فرانكو، أو باريز ليون. وفي كل رحلة كان يصف ما شاهده من مناظر طبيعية وعمران بشري، وما احدثته فرنسا من منجزات اقتصادية واجتماعية، كما يشير إلى وجود تجار مغاربة بالقطر الذي زاره.. غير أن غزارة المعلومات هي التي يقدمها الكتاب بخصوص أجوبة سيدي احمد سكيرج على مختلف الأسئلة التي كانت تطرح عليه حيثما حل وارتحل وهي أسئلة تتعلق بالفقه الاسلامي بشكل عام وبفقه الطريقة التجانية بشكل خاص. ومما يثير الانتباه في هذا العمل ان أجوبة الشيخ احمد سكيرج والمعلومات التي ينور بها سائليه ومستمعيه لا تدع مجالا للشك في أن الرجل كان ذا تكوين متين في علمي الشريعة والحقيقة، بما يقدمه من أدلة مستمدة من الكتاب والسنة، ومن كتب كبار الائمة المجتهدين.

وهذه نماذج بعض الأسئلة التي طرحت عليه، لمعرفة موقف الشريعة الاسلامية منها :

— مسألة كروية شكل الأرض[8].

— اتخاذ الصور والتصوير بالآلة[9].

— العطور المقطرة من الرياحين من نبات ومعدن وحيوان مع الأدوية الواردة من بر الاجانب، مع اللباس الوارد من بلداتهم[10] هل يجوز استعمالها أم لا ؟

— معنى اسم الله الأعظم العظيم[11].

— معنى بعض الألفاظ الواردة في جوهرة الكمال[12].

— حكم الزيارة شرعا[13].

— معنى ما ورد في بعض الأخبار : لو سبق القدر شيء لسبقته العين[14].

---

(8) أحمد سكيرج : الرحلة الحبيبية الوهرانية الجامعة للطائف العرفانية ص 25.

(9) نفسه.

(10) نفسه، ص 27.

(11) نفسه، ص 48.

(12) نفسه، ص 92.

(13) نفسه، ص 123.

(14) نفسه، ص 57.

ـ الخرطال هل تجب فيه الزكاة[15]...

II ـ الرحلة إلى وهران :

1. سبب الرحلة :

جاء عزم الفقيه سيدي احمد سكيرج على الرحلة إلى وهران تلبية لدعوة أخ له في الله، محب مثله في القطب الصوفي سيدي احمد التجاني، وهذا الأخ القاطن بوهران هو الحبيب بن عبد المالك العلوي، أحد الأحباب التجانيين[16].

ومن الأسباب أيضا التي شجعته على السفر إلى وهران رغبته في استغلال هذه الفرصة للمرور إلى عين ماضي مسقط رأس سيدي احمد التجاني ومنشئه، ومدفن ابنائه وأحفاده، والكثير من أحبائه، لصلة الرحم والترحم على الجميع، وعلى الخصوص مولاي البشير حفيد الشيخ سيدي احمد التجاني ليكون من الفائزين بسره. غير أن شيئا حدث وكدر هذه الأمنية عندما كان المؤلف يعد العدة للسفر، ولم يبق بينه وبين الرحيل سوى مدة قليلة، وهو توصله بنعي موت مولاي البشير «على طريق التلغراف المثير»[17]. فأحزنه هذا الخبر وأبكاه، وحدثته نفسه بالغاء ما عزم عليه وتمناه، إلا أنه سرعان ما عاد من الشك إلى اليقين وربط قلبه من الصبر بالحبل المتين. فأقر العزم من جديد على إنجاز وعده لحبيبه الذي تكررت دعواته لزيارته عن طريق المراسلة بيد أن فقيهنا، وهو يتحدث عن هذا الاستعداد يبدو عليه أنه سيركب البحر ويغادر وطنه لأول مرة، بسبب ما تنطوي عليه عباراته من حيطة وحذر، وطلب حضور همة شيخه معه عندما يقول : «ولما ازمعت على السفر... صرت انظر في الطريقة التي اتمشى عليها طول السفر خوفا من الوقوع في الخطر فأخذت الاحتياطات اللازمة في الدخول لوطن غير وطني... فأعددت كراء البابور ذهابا وإيابا لذلك المقام... وقدمت همة الشيخ التجاني في بلوغ الأماني...»[18].

---

(15) نفسه.

(16) أحمد سكيرج، مصدر سابق، ص 4.

(17) نفسه، ص 5.

(18) نفسه، ص 7.

وقد بدا خوف سيدي احمد سكيرج من ركوب البحر وتردده واضحين عندما ذكر أنه وهو يقوم بهذا الاجراء كان يقدم رجلا ويؤخر أخرى لأمرين حسب قوله، أولهما ركوب البحر الذي يدهش منه من رآه حتى قال فيه بعضهم :

لا أركب البحر أخشى ... علي فيه من المعاطب[19]
طين أنا وهو ماء ... والطين في الماء ذائب

وقال في وصفه الشيخ صالح بن شريف الرندي[20]

البحر أعظم مما أنت تحسبه ... من لم ير البحر يوما ما رأى عجبا
طام[21] له حبب[22] طاف على زرق ... مثل السماء إذا ما ملئت شهبا[23]

وقال المؤلف في وصفه :

انظر إلى البحر ولون زرقته
ومد جزره وجري مدته ... فهو عجيب في جميع خلقته
كل امرىء يقول عند رؤيته ... سبحان من حبسه بقدرته[24]

أما الأمر الثاني الذي جعله يتردد في الاقدام على زيارة من دعاه، فهو عجزه كما يقول عن القيام بضرورياته الشخصية فما بالك بما يحدث من اشغال طارئة.

وبعد أن وجد الشيخ سيدي احمد سكيرج نفسه مجبرا على تنفيذ ما وعد به صاحبه، وأعز الناس إليه، عاد للتأكيد على أن الخوف من المصير المحتوم، خطأ، وتفكير مجانب للصواب، مادامت الأعمار بيد الله، وما دام الانسان لا يدري متى ولا كيف ولا بأي أرض يموت. فهو يقول في هذا الصدد : «إن الدهش يستولي على كل من خاض لجج البحر، وكل من لم يركبه إذا رأى موجه وثبجه

---

(19) نفسه.

(20) شاعر أندلسي، من أهل رندة عاش في القرن السابع الهجري. انظر خير الدين الزركلي، ج 3، ص 198.

(21) طمى الماء إذا كثر فهو طام. جاء السيل فطمى كل شيء أي علاه.

(22) حبب الماء، نفاخاته، وفقاقيعه التي تطفو، كأنها القوارير. انظر لسان العرب لابن منظور، المجلد الأول، ص 294.

(23) أحمد سكيرج، الرحلة الحبيبية الوهرانية... ص 7.

(24) نفسه.

حتى قيل في أمثال العامة : راكبه مفقود وخارجه كأنه مولود، غير أنه يهون على راكبه إن كان لاثبات القلب من عبوره بمراكبه، خصوصا لمن يستحضر أنه لم تمت نفس حتى تستكمل رزقها وأجلها ومن لم يمت بالسيف مات بغيره، تنوعت الأسباب والموت واحد...»[25].

ويواصل المؤلف التعبير عن رأيه في الموضوع مضيفا أن السفر في البحر والبر على حد سواء، لأنه :

إذا ما حمام المرء كان ببلدة دعته إليها حاجة فيطير

وفي نفس المعنى :

ومن كانت منيته بأرض فليس يموت في أرض سواها

وبعد أن حسم سيدي احمد سكيرج بشكل قطعي، في الأمر، بعدم التخلي عن السفر خوفا من حدوث مكروه، انتقل للتحدث عن فوائد السفر والترغيب فيه، فأفاد بأن كثيرا من الأحاديث والأخبار حثت على السفر، وأورد بعضا منها ترويحا للنفس[28]. ونظرا لتكوينه الصوفي، فهو يرى أن السفر يعد فرصة سانحة لتأمل المصنوعات الكونية الدالة على قدرة الصانع وابداعاته السنية، بحيث أن من نظر في البحر وعجائبه وعبور مراكبه ورأى اختراعات المخلوق لا محالة يستدل استدلالا تاما على قدرة الصانع البديع الذي خلق فهدى و لم يخلق الخلق سدى.

2. الاستعداد للسفر وما يتطلبه من الحيطة والحذر :

أول شيء فكر فيه سيدي احمد سكيرج في إطار استعداده للسفر بحرا إلى وهران، وهذا ما يدل على قلة تجربته في الأسفار خارج البلاد، هو قيامه على ساق الجد، يسأل الخاص والعام، عن الطريقة التي يتوجب عليه الالتزام بها ليكون مؤهلا للتعامل مع أناس لم يسبق له أن خالطهم من قبل، فتبين له من المعلومات التي جمعها «أن كل من سلك على القوانين الرعية من اتخاذ التساريح من حكام كل

(25) نفسه، ص 8.
(26) نفسه.
(27) نفسه.
(28) نفسه، ص 8.

قطر أراد القدوم عليه، وطلب منهم الطبع عليه... وترك التداخل في الأمور السياسية... فإنه لا محالة يحصل له الأمن في ذلك القطر»[29].

ويفهم من كلام الفقيه سيدي احمد سكيرج أن خوفه على نفسه في بلاد غير بلده، نابع من كونه متصوفا، لكن لكونه مغربيا أيضا، ذلك أن المغاربة في هذه الفترة بشكل عام، حسب إفادته كانت لهم سمعة غير طيبة، بسبب اعراضهم عن سنة السلف الصالح وعدم سلوكهم طريق الانصاف فيما بينهم فأحرى مع غيرهم، ولاشتهار المغاربة بالتعاطي لكل ما يستميل «ذوي العقول الناقصة بالتمشي على طريق الافاردة[30] من كتب حروز، وفتح كنوز، وانشغال بعلم الكمياء، ونحو ذلك من فنون السميا، وذلك موجب للتدخل في الفضول لخفة عقل متعاطيه بالتوصل للرياسة وتطلب الولاية التي بينه وبينها ما بين السماء والأرض... وهذا وغيره ما جعل البعض يأخذ الاحتياطات بالحذر منهم[31].

غير أن المثير للانتباه في هذه النعوت التي يصف بها فقيهنا أخلاق المغاربة، هو تصديه في نفس الوقت للدفاع عنهم وتبرئة ذمتهم، وفي ذلك يقول : «... إلا أن الجرائد الأجنبية قد بالغت في تشويه أخلاق المغاربة وعوائدهم... كما شوهوا بالاسلام في اظهاره في صورة شوهاء حتى نفرت نفوس مبتغيه منهم بما هو بعيد عن الاسلام وعوائده وطريقة الدين وقواعده...»[32].

ولا يمكن في نظرنا تفسير هذا التعارض، إلا بافتراضنا أن سيدي احمد سكيرج في الوقت الذي سفه فيه تصرفات بعض الطرقيين التي تسيء إلى التصوف السني، وفضح اعمالهم بكل صدق وواقعية، نزه فيه المغاربة من كل خلق رذيل، باستثناء ما يكيده لهم اعداؤهم في الدين، مع الأخذ بعين الاعتبار ان تصرفات بعض المواطنين المخلة بالأخلاق والدين، ولو كانت قلة، تتسبب في جلب العار على باقي الشرفاء والاخيار من نفس الوطن.

يذكر سيدي أحمد سكيرج أنه لما عزم على السفر، بعد الاستخارة، أخذ

---

(29) نفسه، ص 9.

(30) أهل الحيل.

(31) أحمد سكيرج، الرحلة... ص 10.

(32) نفسه، ص 10.

بواسطة إدارة المراقبة التي كان مستخدما بها بطنجة «التسريح» من السفارة الفرنسية لوطن وهران، لأن القانون الجاري به العمل انذاك كان يفرض على كل خارج من المغرب أن يرفع طلبا بواسطة النائب المخزني إلى السفارة التي يريد السفر لبلدها، فتطبع السفارة عليه بطابعها «بعد أداء وجيبة موظفة على ذلك»[33].

إلا أن صاحبنا توصل بالتسريح من غير وساطة النائب المخزني ودون أن يؤدي شيئا لأنه كان معروفا ومحترما من قبل الجميع. وبعد أن توصل بالرخصة «اقتطع» الورقة للركوب في البحر على بابور البوسطى المسمى لارميني «بالقامرة بالرتبة الثانية المعبر عنها بالدوزيام من الكبانية المعروفة بكبانية باكي الكائنة بالسوق الداخل قرب سماط العدول بطنجة»[34].

وبعد ذلك استودع الأحباب والاخوان وودعوه، ورافقته جماعة من أخص أحبائه إلى المرسى ساعة الركوب وهم من «البين[35] منزعجون ولفراقي متأسفون». ويذكر أنه لولا اشتياقه للقدوم على هذا الحبيب، ما فارق هؤلاء الاخوان، فودع الجميع باكيا وأنشد :

ولم أر مثل ذاك الوقت وجدا   به يتقلب القــلب الجريح
فأمسح أدمعي والقلب مني   عليل والجوى[36] فيه صحيح

3. ركوب البحر وامتطاء البابور :

رافقه إلى داخل البابور السيد محمد بن شاشون التجاني طريقة الطنجي قرارا، الذي يبدو أنه أحد المستخدمين في المرسى، وهو الذي هيأ لفقيهنا من عنده مؤونة السفر وبالغ في الزاد وماقصر، وبقي معه في البابور إلى قرب وقت الابحار. وقد تم هذا الركوب يوم الثلاثاء خامس عشر جمادى الثانية عام تسعة وعشرين وثلاثمائة وألف، وبدأ البابور إبحاره على الساعة الثالثة[37].

---

(33) نفسه، ص 11.
(34) نفسه، ص 11.
(35) الفرقة والوصل انظر لسان العرب لابن منظور ج 12، ص 62.
(36) جوى يجوى جوًى، اصابته حرقة وشدة وجد من عشق وحزن.
(37) أحمد سكيرج، الرحلة... ص 12.

وجاءت ارتسامات المؤلف حول البحر خلال الساعات الأولى من الابحار معبرة عن ارتياحه، لأنه رأى خلاف ما كان يسمع من أهوال البحر ومصائبه، فتعجب لسكونه ورد السبب في ذلك إلى كون هذا السفر حدث في أواخر فصل الربيع، ولم ير «بفضل الله نصبا ولا مشقة منذ الركوب مما يعتري غالب الركاب من الكروب ولم يحصل له ميد[38] كما حصل للغير لكونه في الغالب لا يحصل الميد إلا عند الاضطراب»[39].

وبعد أن شرع البابور في السير، نظم المؤلف هذين البيتين :

ركبنا باسم الله نمشي على البحر فنسأل مولانا يقينا مـن الشر
وإنـا لنرجـو الله يحفظنـا بما به حفظ الذكر الحكيم مدى الدهر[40]

وعن البابور وهو يسير في البحر قال :

وبابـور ركبنـاه بـاسم الله مجراه
فسرنا وهو ذا سائر نقول الله يرعـاه
وأرخينا لنا أذنـا لنصغي ما قد أملاه
فأضحى قائلا قولا وهذا بعض معنـاه
إذا ما شئت تسلم اسلم الأمـر لمولاه
فإن الله ذو فضل ببذل ما سترضاه
فقم لله ذا شكر يقيك الله بلـواه
ولا تركن لغير الله فيمـا انت تخشاه
يقيك الله ما تخشى وتلقى منه نعمـاه
وهذا القول حق من يعيه يلق جـدواه
يرى مسراه باسم الله مشمـولا لمرساه[41]

وعلى لسان ماكينة البابور التي تخيلها تقول، منذ الشروع في السير حتى الوصول، يالطيف يالطيف، انشأ البيتين الآتيين :

---

(38) ماد الرجل : تبختر، أصابه دوار أو غثيان من سكر أو ركوب بحر ونحو ذلك.

(39) أحمد سكيرج، الرحلة... ص 12.

(40) نفسه، ص 13.

(41) نفسه.

ركبنا فوق بابور وسرنا نجوب البحر وهو بنا نحيف
له ماكينة اضحت تنادي بحال يالطيف يالطيف[42]

وبينما هو في البابور، وسط البحر دائما، سيطر عليه شعور بعزلة مخيفة، سيما وهو بعيد كل البعد عن البر الذي لم يكن يرى له أثر، فرد كل شيء إلى قدرة الله وعظمته، وفي ذلك قال :

إذا ما ركبت البحر يوما فلا تكن بغير الله واثقا في النجاة
ولا تتوهم ان تدبير غيره يعود بنفع في انجلا الكربات
فلا والذي مد البحار فطاولت مديد سماء في اتساع الجهات
إذا لم يداركك الاله بحفظه من البحر الا مت قبل المماة
وما الموت قبل الموت إلا كآبة تراها بما تلقاه من فزعات
فلذ بالاله تلق ربك منقذا لديك ولو اصبحت في نزعات[43]

وبنفس المناسبة، مناسبة وجوده في البابور، أنشأ قصيدتين اخريين[44] الأولى في مدح الشيخ سيدي احمد التجاني والثانية يعبر فيها عن الشوق الحاصل له للاجتماع المنتظر بالحبيب الذي ما تجشم صعوبة القيام بهذا السفر إلا من أجله.

وخلال هذه الرحلة البحرية القصيرة أعجب سيدي احمد سكيرج بالبحر ومنظره، أيما إعجاب، وكل محاولة مني لاختصار انطباعاته حول ما رآه ستخل بصدق تعبيره ورونق أسلوبه لذلك اتركه يتكلم بنفسه واصفا مشهد البحر : «ولم أر أبهج من منظر زرقة لونه المرونق المرصع، عليها نقانع زبد، ركض البابور في اللون الأبيض على اللون الأزرق مع اتساع البحر وصفائه المظلل بظل سمائه فأخذت السماء من لونه وأخذ من لونها وحكته في حسنه كما زاحمها في زينها وحسنها، ولا تسأل عن بهاء الشمس المنشور ضياؤها على بساطه الواسع الفضاء إلى أن نزل قرصها فغابت شيئا فشيئا في لجة الماء الذي توهمنا أنه متصل بالسماء»[45].

(42) نفسه، ص 13.
(43) نفسه، ص 13 — 14.
(44) نفسه، ص 14 — 15.
(45) نفسه، ص 17.

من جهة أخرى وجد سيدي احمد سكيرج في السفينة من يجاوره منذ سفره ويؤنسه، ويخفف عنه هموم الغربة ولوعة الحنين إلى الوطن والأهل. وهذا الشخص الذي رافقه من طنجة مع زوجته هو أحد المحبين الفاسيين ممن يشتغلون بالتجارة في الجزائر مع أولاد عمه المقيمين هناك، واسمه احمد بن عبد القادر القباج وهو ما يدل في اعتقادنا على أن خضوع القطر الجزائري للاستعمار الفرنسي منذ 1830 لم يحل دون استمرار التواصل التاريخي بين البلدين الشقيقين، خصوصا وأن الكتاب الذي نتحدث عنه يورد أسماء أخرى لتجار مغاربة بنفس القطر.

وقد جرى بين المؤلف واحمد القباج حوار لطيف ومفيد، داخل السفينة هذه أهم تفاصيله :

«وكنت في البابور أصعد إليه من القامرة لأتسلى بالمحادثة معه على ظهر البحر بالمذاكرة غير أنه لم يستحسن اكترائي للقامرة لأمور منها رفع ثمنها على ثمن «الكوبيرتة» وهي الدرجة العليا التي هي ظهر البابور بأكثر من النصف ومنها كون القامرة ينقبض بها الخاطر بالخصوص إذا وقعت آفة للبابور من غرق ونحوه فإن النازل بها يصعب عليه خلاص نفسه لكونه لا يهتدي للصعود من درج القامرة لظهر الكوبيرتة بل يغمر الماء القامرة فلا ينجو إلا من كان أعلى فاستحسنت نظره أولا إلا أني بينت له وجه اكترائي بالقامرة وذلك ان المكتري بها ينظره المستخدمون بالبابور بعين التعظيم ويكون موقورا عندهم ولا يحصل له تزاحم مع الركاب في الموضع الذي يجلس فيه خصوصا إذا كان مع حريمه (فربما يكشف عورتهم مع أنه قريب للضياع) وتعرضه لسرقة الخداع مع شدة الحزم في حراسته لنفسه فأحرى إذا أصابه الميد البحري فاللائق بذوي المروءة ألا يقطعوا الورقة إلا بالقامرة وقد سمعنا أن أهم الأمور عند المنقذين لركاب البابور هو استخلاص من يكون بالقامرة»(46).

قضى فقيهنا ليلته على ظهر البحر داخل البابور، ويذكر أنه سهر جلها في بيت القامرة يسامر ابكار الأفكار، والبيت مضاء بضوء الكهرباء إلى أن سيطر عليه النوم، فاضطجع على أحد الأفرشة الوطيئة المعدة للنوم حتى مطلع الفجر، وبعد أن صلى الصبح صعد إلى ظهر البابور، ينزه الطرف في فضاء البحر واتساعه إلى

---

(46) نفسه، ص 18.

أن طلعت الشمس، وواصل البابور سيره، يمخر المياه ويصارع الأمواج حتى الساعة الحادية عشرة من يوم الأربعاء وهو يوم الوصول إلى وهران.

وصف الفقيه سيدي أحمد سكيرج مدينة وهران عند وصول البابور إليها، بكونها مدينة متسعة الأركان، بنيانها عجيب الاتقان، وبها أرست عدة سفن بصهريج المرسى(47) كما أورد أن البابور دخل مع معظم جرمه لصهريج المرسى حتى وقف على طرف مؤنها. لكن ماذا وقع داخل البابور مع الوصول وقبيل النزول ؟

قبل الوصول دفع طبيب السفينة للمسافرين ورقة صفراء، وكان الركاب عند بداية السفر قد سلموا ورقة الركوب لمسؤول مكلف بهذه المهمة. ويرى المؤلف أن هذه الورقة الصفراء التي سلمت لهم تعتبر شهادة سلامة صحة المسافرين من كل داء وبالخصوص داء الجدري والوباء(48).

وبعد رسو البابور بصفة نهائية «واعلان وصوله بصوته الفخيم»(49) صعد من المرسى «الكمندار» المكلف بتسريح الركاب بعد طبع تساريحهم. غير أن سيدي احمد سكيرج لاحظ أن الكمندار عامله بخصوص هذا الاجراء بشكل مخالف عن باقي الركاب، حيث يقول : «ولما دفعت له التسريح الذي بيدي صار يتأمل فيه حيث أنه تسريح خصوصي على يد إدارة المراقبة فأوجب عليهم أن ينظروا فيه بمقتضى قوانينهم والجريان على أبحاث سياستهم في استقصاء أحوال كل داخل لوطنهم بتسريح مثل التسريح الذي بيدي، فطلب مني أن أتركه تحت يده إلى أن يوجهه إلي فساعدته على ذلك...»(50).

وبما أن فقيهنا كان يعيش تجربة سفره الأول بحرا، ورغم أنه كان يعامل معاملة خاصة، عند الركوب بطنجة أو عند النزول بوهران، فإن الحيطة والحذر لم يفارقاه قط عملا بالقولة المشهورة : «من الحزم سوء الظن»، من ذلك انقباض خاطره الشديد عندما ترك جواز سفره، عند «الكمندار» وخوفه عليه من الضياع

(47) نفسه، ص 17.

(48) نفسه.

(49) نفسه، ص 18.

(50) نفسه، ص 18.

وهو في بلد غير بلده، وفي هذا الصدد أورد أنه بعد أن ترك تسريحه عند المسؤول المذكور طلب منه المحافظة عليه خوفا من ضياعه : «ما تحقيقي أنهم لا يفرطون فيه، ولكن للاحتياط وجدت ان لا أفارقه فأصحبه معي في النزول إلى هذه البلدة، فنزلت منقبض الخاطر من تركه عندهم»[51]. إلا أن الذي هدأ من روعه بخصوص هذه المسألة هو التاجر احمد القباج، الذي أكد له أن لا داعي للخوف على تسريحه، وطمأنه بأنه سيرجعه إليه بمجرد انهاء الاجراءات الضرورية.

يستفاد أيضا من خلال المعلومات التي أوردها الفقيه سيدي أحمد سكيرج في رحلته البحرية أن البابور يقطع عادة المسافة الفاصلة بين طنجة ووهران في نحو أربع وعشرين ساعة وتارة يزيد أو ينقص تبعا لقوة الريح في سكونه واضطرابه، غير أنه في هذه الرحلة، قضى حوالي تسع عشرة ساعة، وهو شيء استغربه الناس[52].

لم يكن بإمكان صاحبنا أن يعرف المدة التي قضاها البابور في رحلته لولا أنه عندما نزل من البابور لم يجد مضيفه الحبيب بن عبد المالك في انتظاره، فقصد أحد الخدام بالمرسى الذي رافقه إلى أن وصل لجامع الترك «وهو الجامع الكبير بهذه البلدة وبه يؤم السيد الحبيب بن عبد المالك ليلا»[53]. فلم يجده هناك أيضا لأنه ذهب لملاقاته اعتقادا منه بأن البابور سوف لن يصل إلى ميناء وهران إلا بعد أربع وعشرين ساعة، وبناء على التلغراف الذي وصله من طنجة ساعة إبحار السفينة. لذلك فإن الفقيه سكيرج لم يلتق بصاحبه إلا بعد استراحته بالمسجد المذكور وأول من وجده في انتظاره ورحب به قبل وصول مضيفه «التاجر محمد ابن محمد القباج الفاسي أصلا وقرارا القاطن بوهران لادارة تجارته الرائجة وهو من أبناء خدام الحضرة التجانية»[54]، فهنأه بالقدوم وسلامة الوصول، واستدعاه ليقدم معه إلى منزله، وبمجرد خروجهما من المسجد، عثر فقيهنا على ضالته، وفي ذلك يقول : «وعندما خرجنا تلاقينا مع هذا الحبيب المحب وعندما رآني ورأيته

---

(51) نفسه.

(52) نفسه، ص 19.

(53) نفسه.

(54) نفسه، ص 19.

عرفني وعرفته ولم يكن رآني ولا رأيته من قبل ولكن مغناطيس المحبة يجذب ما يلائمه للوصل...»[55].

مكث سيدي أحمد سكيرج بالقطر الجزائري، حوالي عشرين يوما باعتبار أن خروجه من طنجة كان في 15 جمادى الثانية عام 1329 وعودته إليها تمت يوم الأحد 6 رجب من نفس السنة، ورغم أنه لم يتحدث لنا عن ظروف رحلة العودة بحرا، ربما بسبب ما ضاع له من وثائق ومذكرات ومتاع[56]، فإن الشيء القليل الذي نقرأه في كتابه حول هذه العودة يفيد أنه لم يشعر بنفس المتعة[57] التي تحدث عنها خلال رحلة الذهاب.

---

(55) نفسه.

(56) نفسه، ص 134.

(57) نفسه 130 ــ 131.

II

البحر مجالاً للصراع والسلطة

البحرية المغربية في عهد الدولة الموحدية
(جذور القوة وأسباب الضعف)

محمد حجاج الطويل
كلية الآداب ــ بنمسيك ــ الدارالبيضاء

المداخلة التي أساهم بها في هذه الندوة تطرح إشكالية أعتقد أنها لم تدرس حتى الآن بما فيه الكفاية، وتتعلق بالتفوق البحري المغربي وسيطرة القوة البحرية المغربية على غرب البحر الأبيض المتوسط في عهد الدولة الوحدية إبان قوتها، أي في فترة الخلفاء الثلاثة الأوائل، وقبل أن أفصل الحديث في هذه الإشكالية وكذا الاجتهادات والأبحاث الشخصية المتواضعة لبلورتها ومعالجتها، لابد من قول كلمة في حق المدينة التي احتضنت الأيام الوطنية للجمعية المغربية للبحث التاريخي وندوة البحر في تاريخ المغرب : فمدينة المحمدية جديرة باحتضان الندوات والدراسات حول البحر، بل هي أحق بإقامة معاهد عليا وكليات للدراسات البحرية لأنها كانت وماتزال مدينة بحرية لها إشعاع يتجاوز حدود الناحية والوطن إلى العالم[1].

مدينة (المحمدية) ابتداء من العهد العلوي وتحديدا في فترة حكم السلطان سيدي محمد بن عبد الله[2]، أما الإسم التاريخي الذي حملته المدينة قبل ذلك وربما منذ التاريخ القديم فهو فضالة ؛ لم تعط أهمية كبيرة حتى الآن للبحث في تاريخ المدينة وفي جغرافيتها التاريخية، و لم تجر فيها أبحاث اركيولوجية، واركيولوجية بحرية على الخصوص، فالمدينة بحرية عن جدارة وتختزن الكثير من أسرارها تحت المياه، بل إن البحث الجاد لم يسهم حتى في ضبط اسمها التاريخي : فضالة، ومعرفة

(1) الشريف الإدريسي : نزهة المشتاق، الطبعة الإيطالية نابولي بدون تاريخ الجزء 3 ص. 240 و241 وما بعدها.

(2) تولى السلطان سيدي محمد بن عبد الله من سنة 1757 إلى 1790م.

أصله ودلالته، وكل ما كتب في الموضوع بضعة مقالات أو لنقل محاولات متعثرة ارجعت الإسم إلى أصل عربي : فضالة من الفضل أي من الخير والأرباح التي توفرها الناحية ويوفرها المرسى ؛ والواقع أن اسم فْضَالَة أو كما حافظ على نطقه الفرنسيون لما دخلوا المغرب (Fedala) ــ اسم كان موجودا قبل الوجود العربي في تامسنا، أي قبل العهد الموحدي بكثير، بل إن السياق التاريخي ومقتضيات القاعدة التي تحكمتِ في صياغة أسماء الأماكن في المغرب توجهنا للبحث عن أصل الإسم ودلالته في اللغة البربرية (مصمودية أو زناتية).

جاءت أول إشارة إلى مرسى فضالة في المصادر في كتاب ابي عبيد البكري : (المغرب في ذكر بلاد إفريقية والمغرب)[3]، وأشارت مصادر أخرى إلى جزيرة فضالة. ومن خلال هذه الإشارات والنصوص القليلة جداً نستطيع القول إن مرسى فضالة كان له دور شبيه بالدور الذي يقوم به ميناء المحمدية الآن على الصعيد الوطني، فقد كان المرسى الوحيد الذي تصدر منه القطاني في العصر الوسيط، وعن طريقه تجلب الكثير من السلع الأوروبية ومنها بعض المواشي، خاصة بعض أنواع الأبقار[4]. فمدينة فضالة (المحمدية) كانت ومازالت من أهم نوافذ المغرب البحرية منذ عهد الإمارة البرغواطية إلى عهد الدولة المرابطية والدولة الموحدية فالدولة المرينية إلى أن تعرضت للاحتلال والتخريب على يد البرتغاليين مثلها مثل عدد من الثغور البحرية في العهد الوطاسي[5]. ولم تسترجع نشاطها ومكانتها التاريخية إلا في العهد العلوي، واستمرت تحمل الإسم التاريخي فضالة ولم يتم استبداله رسميا بالمحمدية إلا في عهد الحرية والاستقلال، ونهاية فترة الحماية الفرنسية على المغرب.

لم تستطع الدولة المرابطية ــ وهي توحد جزءا من الغرب الإسلامي تحت سلطتها ــ أن تصبح قوة بحرية في المنطقة، بل إنها لم تستكمل توحيد المغرب

(3) أبو عبيد البكري : المغرب في ذكر بلاد إفريقية والمغرب باريز 1965 ص. 87.
الشريف الإدريسي : نزهة المشتاق مصدر سابق.

(4) نفسها.

(5) ابتداء من سنة 818هـ وهي سنة سقوط مدينة سبتة في يد البرتغاليين تتابع سقوط المراسي والمدن الساحلية سواء على الساحل الرومي أو ساحل البحر المحيط.

وتهب لنجدة المسلمين في الأندلس إلا بمساعدة القوة البحرية الأندلسية ؛[6] ويعود هذا العجز ولاشك إلى عوامل كثيرة بعضها يتعلق بأصول المرابطين الصحراوية وبعضها يتعلق بالظروف التي تكونت فيها السلطة المرابطية وبسطت نفوذها على المنطقة الممتدة من شمال نهر السينغال جنوبا إلى غرب الجزائر شرقا وإلى الأندلس شمالا، لكن بمجيء الموحدين وحتى قبل استتباب أقدامهم في السلطة وإتمام سيطرتهم على المغرب طالعتنا المصادر التاريخية بنصوص وإحصائيات عن وجود قوة بحرية موحدية مبكرة، ففي عهد الخليفة عبد المومن ومباشرة بعد فتح مراكش نجده يتخذ قرارين مهمين في هذا الاتجاه ـــ إحداث قوة بحرية موحدية ـــ يتعلق الأول بإصدار أوامر بإنشاء المراكب والسفن وتكوين الأساطيل البحرية، ويهتم الثاني بتكوين البحارة والأطر العسكرية والإدارية اللازمة لهذه القوة تحت إشرافه المباشر، لتكتمل هذه القوة الناشئة في عهد ابنه يوسف وحفيده يعقوب المنصور. انتقل المغرب إذن من درجة الصفر إلى القمة بخصوص القوة البحرية وركوب البحر بصفة عامة، وهذا الانتقال الذي يبدو من خلال النصوص التاريخية مفاجئا هو أصل الإشكالية وجوهرها :

ـــ لماذا لم تتكون للمغرب قوة بحرية قبل الموحدين وبعدهم ؟ مع العلم أن المعطيات الطبيعية والبشرية لم تتغير بالشكل الذي يساعدنا على تفسير الظاهرة، وحتى الظرفية السياسية المحلية والمحيطة بالمغرب لم تتغير كثيرا لتقارب الثورتين المرابطية والموحدية !

وللتوضيح أكثر نشير إلى أن المرابطين اخضعوا لسلطتهم مناطق متنوعة النشاط منها مناطق عرفت بنشاطها البحري مثل مراكز في ساحل البحر الرومي، مليلية، سبتة، مارتيل، ومراكز في ساحل المحيط مثل طنجة، أصيلا، وغيرهما[7]، ومناطق غنية بالأخشاب الصالحة لإنشاء المراكب إلى غير ذلك من المراكز والمناطق

---

(6) ابن بسام الشنتريني : الدخيرة في محاسن أهل الجزيرة بيروت 1980 الجزء 2 ص. 262 وما بعدها.
مجهول : مفاخر البربر (القطعة المنشورة) الرباط 1934 ص. 56.
الناصري السلاوي، الاستقصا الدارالبيضاء 1955 الجزء 2. ص. 30 و31.

(7) البكري : المغرب م.س. ص. 90، 91، 103، 105 و106.
الشريف الإدريسي نزهة المشتاق م.س. ج. 3. ص. 239 وج. 5 ص. 527..

التي كانت لها تقاليد بحرية و لم تتم الاستفادة منها، ومن المحير جدا، أن النصوص التاريخية المتوفرة حتى الآن لا تشير إلى أية محاولة مرابطية في اتجاه تكوين قوة بحرية، بل الاعتماد كان كلية على البحرية الأندلسية[8].

قبل معالجة الإشكالية ومحاولة الإجابة على مختلف التساؤلات التي تطرحها لابد من أن نستعرض في البداية وفي عجالة بعض مظاهر القوة البحرية الموحدية وتجلياتها :

ــ فعلى المستوى الصناعي والتقني : ذكرت المصادر أن الخليفة الموحدي عبد المومن طلب من دور الصناعة ومن المراسي على الساحلين الرومي والمحيطي أن يصنعوا له عددا كبيرا من المراكب والسفن والقوارب (قطع بحرية) في أقرب الآجال فجاءت الحصيلة كبيرة من مختلف مراسي المغارب والأندلس، وكان نصيب المغرب مما صنع كبيرا[9] وأهم مراكز صناعتها طنجة والمعمورة[10] مما يدل على مهارة الصناع وتوفر مختلف المواد والأطر الضرورية لمثل هذه الصناعة.

ــ على المستوى الملاحي : تميز العهد الموحدي بركوب المغاربة للبحر والتحكم فيه والاستفادة منه على نطاق واسع وفي مختلف الظروف حتى إننا ــ ومن خلال المتوفر من النصوص ــ يمكننا الحديث عن موانئ ومراس متخصصة، بمعنى أن بعض المراسي غلب عليه نشاط معين طيلة العهد الموحدي مثلا قصر المجاز (القصر الصغير) كان متخصصا كما هو واضح من الاسم في إعداد الجواز إلى الأندلس، ومرسى سلا كان للتنقل الرسمي السريع ما بين المغرب والأندلس، ومراس أخرى لتصدير مواد معينة واستيراد أخرى ومراس خاصة

---

(8) جاء في كتاب الاستقصا ج. 2 ــ ص. 71 نقلا عن مصادر أخرى لم يذكرها : أن تاشفين ابن علي بن يوسف بن تاشفين رحل إلى وهران عام 539هـ في إطار صراعه ضد عبد المومن الموحدي) «... فأقام عليها شهرا ينتظر قائد أسطوله محمد بن ميمون إلى أن وصل إليه من المرية بعشرة أساطيل...».

(9) ابن عذاري، البيان المغرب، الجزء الثالث ص. 28، ابن أبي زرع، روض القرطاس، الرباط 1957 ص. 200، ابن صاحب الصلاة : المن بالإمامة بيروت 1964 ص. 218 ولعله أول من أورد هذه الأرقام : عدد القطع التي قسمت لعبد المومن 400، 120 في المعمورة ومرساها و100 قطعة في طنجة وسبتة.

(10) نفسها.

بالأجانب وبالتجارة الخارجية[11]، ولو استرسلنا في إبراز مظاهر القوة البحرية الموحدية وتتبعها لتطلب منا ذلك بحثا أكاديميا مطولا، ولكن يكفي هنا الإشارة إلى أن نقل أعداد هائلة من الجنود والدواب والعتاد والأمتعة من المغرب إلى الأندلس وركوب البحر في مختلف الظروف كان دلالة واضحة على مدى سيطرة الموحدين على الميدان الملاحي وتسخير البحر لخدمة الأهداف السياسية والعسكرية والإدارية إلى جانب الأهداف الاقتصادية. إشارة أخرى لابد من ذكرها هنا لعمق دلالتها وشهادتها على القوة البحرية الموحدية الضاربة والمتفردة في العالم الإسلامي آنذاك وهي استنجاد السلطان الأيوبي صلاح الدين بيعقوب المنصور قصد التصدي للأساطيل البحرية الصليبية ومنعها من التوجه نحو ساحل الشام[12]، أما أكبر شهادة مباشرة في الموضوع فجاءت من العلامة ابن خلدون فقد انصف الدولة الموحدية وجعلها أعظم قوة بحرية عرفها العالم الإسلامي في ذلك الوقت[13].

لم يأت هذا التفوق الموحدي من فراغ، ولم يكن مجرد مصادفة كما يدعي الخصوم[14] بل هو تفوق له أسسه وعوامله، فهو ناتج عن تراكم معرفي وعلمي وتقني في الميدان الملاحي، وناتج بالأساس عن سياسية مبرمجة وتخطيط محكم، فأول خليفة موحدي، كما أشرت، نجده وبعد استتباب الأمن ورسوخ دعائم الدولة، يعمل على تكوين عدد من الأطر الإدارية والعسكرية ومن بينها الأطر البحرية، فقد جمع الحفاظ من مختلف جهات الامبراطورية في العاصمة مراكش ليتلقوا تكوينا متنوعا ومتعدد الاختصاصات، ومن بين مواد برنامج التكوين : التدريب على العوم

---

(11) من ذلك على سبيل المثال قصر المجاز (القصر الصغير حاليا) الجواز إلى الأندلس، مرسى سلا للمواصلات السريعة بحراً مع الأندلس، المعمورة لإنشاء المراكب، أنفا وفضالة لتصدير المواشي والقطاني، أزمور لاستيراد الحبوب والفواكه، بادس لتصدير الأخشاب... راجع المصادر أعلاه وكذا البادسي في المقصد الشريف.

(12) ابن خلدون : العبر، الجزء الأول ص. 253 وما قبلها دار البيان بيروت بدون تاريخ. الناصري الاستقصا ج. 2 — م.س. ص. 181.

(13) نفسها.

(14) أرشبالد لويس : القوة البحرية والتجارية في حوض البحر المتوسط ترجمه أحمد محمد عيسى القاهرة 1940 ص. 316 و399 و400.

في البرك والمسابح التي بناها في العاصمة لهذا الغرض قبل الانتقال إلى الأنهار والبحار[15] ؛ هذا العمل في حد ذاته تقدم وتطور على المستوى الرسمي لم يسبق إليه أحد في الغرب الإسلامي قبل الموحدين[16].

أثار التفوق البحري الموحدي جدلاً كبيراً ونقاشاً بين الباحثين والمهتمين انتهى عند بعضهم إلى القول بأن الأمر يتعلق بظاهرة عابرة واعتبره بعضهم مجرد حادث معزول ليس له ما قبله ولا ما بعده[17] ؛ وبتتبعنا لهذا النقاش الذي مازال مستمرا بطريقة أو أخرى والذي أفضى عند بعض الدارسين الأجانب بصفة خاصة إلى القول بأن التفوق الموحدي مرده في النهاية إلى التأثيرات الأوربية (إيبيرية وإيطالية)[18] ؛ ومثل هذا الرأي ليس غريبا على الأوروبيين، ودعاة «نظرية المركزية الأوربية منهم على وجه الخصوص، أما الواقع الذي لا يرتفع فيمكن تلمسه من خلال الملاحظات التالية :

1 ــ اعتمد المرابطون في الميدان البحري على الأندلسيين لعجزهم التام المسجل في هذا الميدان.

2 ــ الموحدون ليسوا مثل المرابطين، فهم مصامدة سكان المغرب الأصليون، لهم دراية بالمجال ومميزاته، وقد اعتمدوا في ثورتهم وتكوين دولتهم على معطيات هذا المجال ومكوناته الطبيعية والبشرية.

3 ــ استعانة الموحدين بعناصر أندلسية واكتتابهم لجنود ومرتزقة من الشرق والغرب لا يعني أنهم كانوا مثل المرابطين عاجزين عن تكوين قوة بحرية خاصة بهم.

---

(15) ابن القطان : نظم الجمان تطوان بدون تاريخ ص. 140.

(16) تأثر الموحدون كثيرا بالحضارة الرومانية فنهجوا أسلوب الرومان في تكوين الجنود والموظفين...

(17) رأي المعارضين فيه جانب من الحقيقة فالقوة البحرية الموحدية لم تستمر بل اضمحلت بشكل مفاجئ. لكنّ أسباب ذلك واضحة : منها الأطماع الأجنبية في السواحل المغربية التي انتهت بضرب حصار بحري على المغرب.

— L. Brunot : La mer dans les traditions et les industries indigenes Paris 1921.

وضع كشعار لكتابه هذا : «الحضارة البحرية للرباط وسلا لم تكن إلا حادثا عابرا من فعل الأجانب».

(18) لا يمكن إنكار التأثيرات الأوربية، لكنها تبقى محدودة في الزمان والمكان وإلا فلماذا لم تعط نفس النتائج وقد كانت موجودة قبل الموحدين.

4 ــ كان للموحدين السبق في إنشاء دور صناعية وبناء موانئ جديدة وتجديد المراسي القديمة. وكانت أساطيلهم مثلها مثل بقية الجيوش والقوات خاضعة لقيادتهم وتأطيرهم.

5 ــ تغطية النقص في بعض الأطر البحرية بجلب عناصر ذات خبرة من أوربا وغيرها ليس عيبا ولا تنفرد به الدولة الموحدية ؛ وتضخيمه وجعله الأساس والعمود الفقري للبحرية الموحدية والتفوق الملاحي المغربي في هذه الفترة لهو العيب والشطط بعينه ؛

فأين هي الصدفة أو الحادث العابر والمعزول ؟

ورغم ما قدمناه من ملاحظات وما عقدناه من مناقشة فإن الإشكال يبقى مطروحا ويمكن إجماله في السؤال التالي :

ــ كيف أمكن لقبائل بربرية جبلية بعيدة عن البحران تؤسس دولة قوية في فترة قياسية ؟[19].

للإجابة عن هذا السؤال الإشكالي لابد من الرجوع إلى الأصول والجذور التاريخية بصفة عامة وتاريخ المصامدة بصفة خاصة ؛ فالمصامدة ليسوا كلهم أمة جبلية بل تقسمهم جل المصادر إلى قسمين كبيرين : مصامدة الجبل ومصامدة السهل، وبين القسمين اختلاف كبير في درجة التطور والمستوى الحضاري[20] فمصامدة السهل أكثر تطورا وتقدما ومنهم مصامدة السهول الساحلية، وأقوى هؤلاء مصامدة سهل تامسنا ومصامدة الشمال (بحر الزقاق وساحل جبال غمارة)[21].

تميز سهل تامسنا بظهور كيان سياسي قوي في وقت مبكر تمثل في إمارة

(19) استغرق عهد الدولة الموحدية حوالي 120 سنة، خمسون منها تعتبر فترة قوة وازدهار وهي فترة الخلفاء الثلاثة الأوائل، في هذه الفترة القصيرة بلغت القوة البحرية الموحدية المنشأة مالم يسبق لدولة أن بلغته سواء في المشرق أو المغرب.

(20) تمييزهم عن بعضهم آثرنا تسمية برغواطة تامسنا «إمارة برغواطة تامسنا»، وبرغواطة الشمال : «الامارة البرغواطية البحرية» مداخلتنا في ندوة «البادية في تاريخ المغرب». من تامسنا إلى الشاوية، وندوة الجبل في تاريخ المغرب : مصامدة السهل ومصامدة الجبل (قيد النشر).

(21) الملاحظة نفسها والمراجع أعلاه.

برغواطة والتي اعتبرت من أقوى الإمارات التي عرفها الغرب الإسلامي طيلة العصر الوسيط[22]، وتعود عناصر قوتها ومصدرها بالأساس إلى استغلال مكونات مجالها وضمنه البحر، فقد ركب البرغواطيون البحر المحيط وخاضوا عبابه باتجاه الشمال والجنوب وكان ميناء آنفا وفضالة من أهم مراسيهم وأنشطتهم البحرية[23]، وفي أقصى شمال المغرب ظهرت إمارة برغواطية أخرى (الإمارة البرغواطية البحرية)[24] والتي اعتبرها بعض الدارسين امتدادا للإمارة البرغواطية الأم في تامسنا، شكلت هذه الإمارة قوة بحرية ضاربة في شمال المغرب وقفت وبشدة في وجه الأطماع الأجنبية التي كان من أهدافها السيطرة على ميناءي سبتة وطنجة، وقد حمت بنشاطها البحري وقوتها الضاربة بوابة المغرب الشمالية، ولعب التجار البرغواطيون دورا شبيها بالدور الذي لعبه تجار جنوة والبندقية وغيرهما من الإمارات البحرية، ونافسوا تجار الأندلس في بلادهم حتى تضايق منهم ملوك الطوائف وخاصة حكام اشبيلية من بني عباد فتحالفوا مع المرابطين ضد إمارة الحاجب سكوت البرغواطي وكانت الأهداف المشتركة للمتحالفين القضاء على هذه الإمارة التي وقفت أمام المرابطين فلم يستطيعوا فتح سبتة وطنجة ـــ وعند اصطدام الطرفين كادت الإمارة البرغواطية البحرية أن تقضي على المرابطين لولا تدخل البحرية الإشبيلية[25].

اعتمادا على مصامدة السهل وخبرة العناصر البرغواطية والتقاليد البحرية التي اكتسبها مصامدة السواحل خلال تاريخ الإمارة البرغواطية الطويل، تمكن الموحدون وهم من بني عصبيتهم ـــ من تكوين قوتهم البحرية، فهذا الانتقال من نقطة الصفر في الميدان البحري إلى قوة ضاربة في غرب البحر الأبيض المتوسط ليس له في

(22) الاختلاف ما بين المصادر التاريخية حول بداية الإمارة البرغواطية في تامسنا يدور من سنة إلى ثلاث سنوات. فمنها ما جعل البداية سنة 124 ومنها ما جعلها 125 وبعضها أرجعها إلى سنة 127هـ.

(23) الشريف الإدريسي : نزهة المشتاق مصدر سابق ج 3 ـــ ص. 240 و241، الحسن الوزان : وصف إفريقيا الرباط 1980 الجزء الأول ص. 156، مارمول : إفريقيا ج. 2 ـــ ص. 127 ابن سعيد المغربي بسط الأرض. ص. 71.

(24) ابن بسام : الدخيرة م.س. ـــ ج. 2 ـــ ص. 262، مجهول : مفاخر البربر م.س. ـــ ص. 55 و56، الناصري السلاوي : الاستقصا م.س. ـــ ج. 2 ص.

(25) نفسها.

تقديري من تفسير إلا ما ذكرت، ويضاف إلى هذا العامل البشري عوامل أخرى طبيعية مثل وفرة الأخشاب وتنوعها ووفرة المواد الأخرى الداخلة في بناء المراكب وصيانتها، وعوامل سياسية، توجه الدولة وتخطيطها وأساسا سيادة الأمن والاستقرار، هذه العوامل وغيرها مما لا يتسع المقام لسرده بتفصيل أكثر كانت وراء الهيمنة البحرية الموحدية مما لا يدع مجالا للشك بأن القائلين بالصدفة أو الحادث المعزول ليسوا في الحقيقة إلا الخصوم التقليديين للحضارة العربية الإسلامية الذين يحاولون طمس الجوانب اللامعة من تراثنا وتاريخنا والتشكيك في ماضينا بصفة عامة.

الأسطول، التجارة، القرصنة فيما بين القرنين 6 و8هـ (12-14م)

أحمد عزاوي
كلية الآداب ــ القنيطرة

أ ــ مدى قوة الأسطول في الغرب الإسلامي :

1) بدأ اهتمام المسلمين بالأسطول منذ عهد الخليفة الأموي الأول معاوية بن أبي سفيان لردّ هجمات البيزنطيين على سواحل الشام ومصر، ثم اتسعت المواجهة معهم غربا مع امتداد الفتح الإسلامي إلى شمال إفريقيا والأندلس، فأصبحت صقيلية قاعدة متقدمة للأسطول البيزنطي لمعاكسة التحركات الإسلامية في وسط وغرب البحر المتوسط مما دعا إلى الاهتمام بالأسطول في هذه المنطقة خاصة من طرف الأغالبة أمراء إفريقية خلال القرن 3هـ وهو ما مكّنهم من فتح جزيرة صقيلية وتنظيم غارات على جنوب إيطاليا وجزرها بل ومهاجة سواحل البحر الادرياتي. وبلغ هذا الأسطول أوج قوته في القرن 4هـ/10م على يد الفاطميين سواء بالنسبة للقوة الحربية أو التجارية[1]. كما أن الأمويين بالأندلس اضطرتهم هجمات النرمانديين المجوس على السواحل الغربية والجنوبية إلى الاهتمام بالأسطول منذ القرن 3هـ وانضاف إلى ذلك تهديد الفاطميين لهم على الواجهة المتوسطية فبلغ الأسطول الأندلسي أوج قوته خلال القران 4هـ فأصبح منافسا ــ حربيا وتجاريا ــ للأسطول الفاطمي. أي أن أساطيل الطرفيْن الإسلاميين أصبحت تجوب البحر المتوسط شرقا وغربا وشمالا وجنوبا، وبعبارة أخرى فإن إخضاع المسلمين لجزر

(1) كان أسطول الزيريين ــ أتباع الفاطميين بإفريقية ــ يتكون سنة 416 من 400 قطعة ثم تحطم معظمها غرقا. ابن الأثير : الكامل في التاريخ 323/7 (ط. بيروت. د.ت).

البحر المتوسط الكبرى والهامة مثل قبرص وكريت وصقيلية... وجزر شرق الأندلس... كانت تسمح لأساطيلهم بمراقبة مياه المتوسط والانطلاق منها إلى سواحل جنوب أوربا إما للتجارة أو للغارات التي تعود بالغنائم. وقد عبَّر ابن خلدون عن الأساطيل الإسلامية في هذا الوقت بقوله «وقد ملأت الأكثر من بسيط هذا البحر عُدّة وعددا، واختلفت في طرقه سلما وحربا، فلم تَسبح للنصرانية فيه ألواح[2]».

2) غير أن القرن 5هـ/11م بدأ يعرف تغيرات لغير صالح القوة البحرية الإسلامية في المتوسط كانت أهم أسبابها الانشغال بالانقسامات الداخلية، والاضطرابات التي تعود بعض أسبابها إلى التحركات البدوية سواء في مصر أو إفريقية (التحرك الهلالي)[3]، إضافة إلى فقدان المسلمين لأهم الجزر الكبرى في المتوسط (قبرص، كريت، سردينا..)، وتزامن مع هذا الوضع تحرّكٌ صليبي في أوربا ضد المسلمين لقي دعما من طرف رجال البحر والتجارة تمخضت عنه الحروب الصليبية المشهورة في الشرق وفي وسط البحر المتوسط (سقوط صقيلية تمهيدا لتهديد سواحل إفريقية) واندفاع صليبي في اسبانيا ضد المسلمين المنقسمين بها في إطار دول ملوك الطوائف. غير أن المرابطين في هذه الجهة تمكنوا من إيقاف هذا الزحف وردّ بعض الاعتبار للبحرية الإسلامية في الحوض الغربي للبحر المتوسط[4]. وإذا أخذنا بكلام ابن خلدون حول الأسطول الإسلامي فهمنا أنه استمر في تفوقه المذكور قبل — ولو بشكل متقطع — طيلة العصرين المرابطي والموحدي، ثم بدأ في التراجع إلى حد الموازاة مع أساطيل النصارى في عهد أبي الحسن المريني في منتصف القرن 8هـ/14م ثم تدهور بعد ذلك[5]. لكننا إذا قارنا بالأرقام بين بعض الأساطيل الإسلامية والنصرانية فهمنا أن هناك بعض التعميم أو بعض المبالغة إذا أخذنا في الحسبان عدد القطع البحرية[6]، مع العلم أن

---

(2) ابن خلدون : المقدمة، وهي المجلد الأول (ص 451) من طبعة بيروت لسنة 1967.

(3) هذا عكس إيجابيات التحرك الصنهاجي المرابطي الذي تمخضت عنه دولة المرابطين.

(4) حدث هذا قبل أن تتقوى بحرية كل من بيزا وجنوة وصقيلية.

(5) العبر 454/1.

(6) لأن كثرة السفن تمكن من حمل أكبر عدد من المقاتلين وكذلك بالنسبة للسفن الكبيرة الحجم.

المصادر العربية تتحدث تارة عن الأسطول كقطعة وتارة كمجموعة قطع، كما أن القطع الحربية يمكن استعمال بعضها عند الحاجة للأغراض التجارية، كما يمكن استعمال بعض القطع التجارية لأغراض عسكرية عند الحاجة.

وهكذا إذا بدأنا عملية المقارنة المذكورة منذ أواخر القرن 5هـ/11م وهي فترة التحركات الصليبية في شرق ووسط وغرب البحر المتوسط وما صاحبها من استغلال لهذه التحركات من طرف الدويلات الإيطالية المهتمة بالتجارة البحرية، وجدنا أن عدد سفن الفاطميين قد نزل إلى أقل من 100 سفينة خلال الحملة الصليبية الأولى أواخر القرن 5هـ(7) بعدما كان لاتباعهم الزيريين في افريقية في أوائل القرن 5هـ حوالي 400 قطعة. وفي سنة 480هـ/1087م تمكنت مدينتا جنوة وبيزا (بدعم البابوية) من تنظيم حملة ضد مهدنة إفريقية بلغت قطعها ما بين 300 و400 سِفينة(8) اضطرت الأمير الزيري لقبول شروط الإيطاليين بعدم التعرض لسفنهم في مياه إفريقية(9). وبعد الحملة بثلاث سنوات (أي 1090) استكمل النرمانديون فتح جزيرة صقيلية بعد أن عجزت البحرية التونسية عن تقديم الدعم لها فامتلكوا هذا الممر الهام بين شرق وغرب المتوسط بل سيبدأون في الضغط على سواحل إفريقية بعد الاستيلاء على جزرها. وعندما حاصر الصقيليون المهدية سنة 543هـ/1150م استعملوا اسطولا بلغ عدد قطعه المعروفة بالشواني 250 أو 300 قطعة(10) أي أن النرماندنيين بصقيلية أصبحوا بدورهم دولة بحرية إضافة إلى بيزا وجنوة والبندقية.

وفي أقصى الغرب عرف الأسطول الإسلامي أيضا تدهورا فبعد أن كان أحد ملوك الطوائف في شرق الأندلس يملك وحده ما لا يقل عن 120 قطعة

---

(7) أرشبالد لويس : القوى البحرية والتجارية في حوض البحر المتوسط (ت أحمد عيسى، ط، 1960) ص. 383.

(8) هي 300 قطعة حسب ابن عذاري في البيان المغرب 301/1 (ط. بيروت 1967). أو 400 قطعة حسب ابن الأثير في الكامل 147/8 (ذكر 30 ألف مقاتل).

(9) أرشبالد لويس : مرجع سابق، ص 371.

(10) في الكامل (18/9) العدد 250 شيني، وفي رحلة التجاني 300 قطعة (ص. 340، ط. تونس 1980).

بحرية[11] هاجم بها سردينا في مطلع القرن 5هـ/11م. لم يملك **المرابطون** فيما بعد أكثر من 100 سفينة بل جعلها التجاني وابن الأثير 70 قطعة فقط ما بين شيني وطريدة وشلندي[12]، وقد يكون هذا العدد هو الذي ورثه الموحدون عنهم. وحتى لو صحت بعض الروايات عن أن المرابطين امتلكوا 300 قطعة أنقذوا بها سنة 509هـ/1118م جزيرة ميورقة من السقوط في يد الحملة الصليبية التي اشتركت فيها بيزا وجنوة وبرشلونة ومدن جنوب فرنسا فإن عدد قطع هذه المدن المشتركة في الحملة كان أكثر من عدد سفن المرابطين[13]. ورغم هذا فقد قام الأسطول المرابطي حوالي سنة 517هـ وأكثر من مرة بالهجوم على سواحل صقيلية لمحاولة تخفيف ضغطها على سواحل إفريقية[14].

3) **بالنسبة للفترة الموحدية** : كان هناك تحسن في القوة البحرية رغم أن إحدى الرسائل لا تنكر أن الكفار «عُرِفوا بالنجدة، ووُصفوا بالشدة، واتخذوا هذا البحر [المتوسط] جملا ذلولا، يركبون جنابه ويضربون عبابه عرضا وطولا»[15]. وعندما تحرك عبد المومن لفتح المهدية سنة 554هـ لم يكن أسطوله حسب بعض المصادر يتجاوز 70 قطعة مشيرة إلى عجزه عن منع وصول الإمدادات إلى المدينة من صقيلية مما أطال الحصار، بينما كان عدد سفن صقيلية المرسلة لدعم صمود المهدية 150 قطعة من نوع الشيني إضافة إلى قطع أخرى من نوع الطرائد[16]. وربما كان طول حصار المهدية درسا جعل عبد المومن يعطي اهتماما للأسطول قبل تنظيم غزوته الكبرى التي كان ينوي القيام بها إلى الأندلس ضد النصارى وابن مردنيش الأمير المستقل بالشرق الأندلسي، بحيث يذكر ابن صاحب الصلاة أن عبد المومن أنشأ 200 قطعة شاهد منها صاحب

(11) محمد عبد الله عنان : دول الطوائف ص. 186 (ط. القاهرة 1960).

(12) التجاني ص. 347، الكامل 63/9.

(13) عنان : عصر المرابطين والموحدين 76/1-77 (ط. القاهرة 1964).

(14) التجاني ص. 339.

(15) أحمد عزاوي : رسائل موحدية مجموعة جديدة 1/ع 10 (البيضاء 1995).

(16) الكامل 64/9، التيجاني 343. وعن أسماء السقي راجع : المنوني في ورقات عن الحضارة المغربية في عصر بني مرين، ص 78-79، طبعة (1979).

«المن» بمصب نهر سبو 120 قطعة[17]، أي أن مجموع السفن في آخر عهد عبد المومن قد يكون وصل إلى ما يقرب من 300 قطعة، وإن كان ابن أبي زرع يرفع العدد إلى 400 قطعة[18]. ويذكر ابن خلدون أن الأسطول الموحدي بلغ ذروته أيام يوسف بن عبد المومن (559-580) الذي مهّد له أبوه ملكا واسعا تجَبى إليه ثمراته ليتمكن من الاهتمام بمجالات مختلفة ومنها الأسطول، ولعل هذا ما جعل المراكشي يذكر أن صاحب صقيلية خافه خوفا شديدا فصالحه[19]. والمعروف أن ملك صقيلية في هذا الوقت كان في نزاع مع البيزنطيين كما لاحظ ذلك ابن جبير في رحلته[20]. وظهرت أهمية الأسطول الموحدي أيضا في المواجهات مع البرتغاليين وفي مطاردة بني غانية في سواحل المغرب الأوسط وفي القضاء على نفوذهم بجزر شرق الأندلس.

ومع ذلك يبدو أن عدد القطع البحرية الموحدية ظل محدودا بحيث لا يتناسب مع اتساع الدولة وهو ما كان يفرض عليها التجمع في نقط رئيسية مثل مضيق جبل طارق وشرق الأندلس، ولا تتحرك بعيدا إلا وقت الحاجة[21] بحيث يتبين أن الأسطول الحربي الموحدي لم يكن يتجاوز في قوّته الأساطيل النصرانية بالحوض الغربي للبحر المتوسط وإنما كان على الأكثر في حالة توازن معها ـــ منفردة ـــ وخاصة سفن الدويلات الإيطالية. ولعل هذا يعود إلى كون الدولة الموحدية (وكذا المرابطية قبلها) لم تكن تهتم بالبحر كاهتمام الدويلات الإيطالية القائمة على أساس التجارة البحرية التي تضمن استمرارها بالأسطول الحربي، وستنضاف إليها منذ

(17) ابن صاحب الصلاة : المن بالإمامة، ص 214، بيروت. 1965.

(18) ذكر منها 120 قطعة بمصب نهر سبو، و100 بسواحل الريف، و100 قطعة بالمغرب الأوسط وإفريقية وبالأندلس 80 قطعة (روض القرطاس ص. 247. ط. الرباط 1973).

(19) عبد الواحد المراكشي : المعجب في تلخيص أخبار المغرب ص. 252 (ط. القاهرة 1949).

(20) كان ملك صقيلية يهيئ لحملة كبرى ضد البزنطيين فبلغت سفن أسطوله 300 سفينة بين طرائد ومراكب ومعها نحو 100 سفينة تحمل الطعام، يذكر ابن جبير هذا في سؤال سنة 580 (رحلة ابن جبير ص. 232-235 (ط. دار الكتاب اللبناني ـــ دار الكتاب المصري). وكان العداء البزنطي لصقيلية سببا في عقد حلف مع البندقية ضدها سنة 567هـ/1171م (عادل زيتون : العلاقات الاقتصادية بين الشرق والغرب في العصور الوسطى، ص. 70. دمشق 1920).

(21) كان الأسطول غائبا عن خليج تونس المهم تجاريا عندما قامت بعض السفن من بيزا بعملية قرصنة ضد السفن التونسية داخل الخليج سنة 596هـ (رسائل موحدية ـــ عدد 46-47-48-50-52).

مطلع القرن السابع (13م) قوة بحرية جديدة بغرب المتوسط هي دولة أركون الإسبانية.

4) **ومنذ فترة الضعف الموحدي** ثم خلال العهد المريني والمتصور هنا القرنان السابع والثامن (13 و14م) تناقصت أهمية الأسطول عموما بسبب المشاغل الداخلية وتقلّص السفن في الأندلس والمغرب الأوسط وإفريقية، فاقتصرت هذه الصناعة على بعض الجهات خاصة سبتة وسلا، إلى أن تولى الحكم أبو الحسن المريني، وامتد نفوذه على الشمال الإفريقي فتزايدت أعداد سفن أسطوله حتى قيل إنها بلغت 600 قطعة وهو رقم مشكوك فيه(22)، ثم تعرضت معظم القطع للغرق في كارثة طبيعية شرقي مدينة الجزائر سنة 750هـ/1350م وصعب على ابنه أبي عنان تجديد الأسطول إلى المستوى الذي كان عليه، ثم دخلت البلاد مرحلة ضعف وصراعات داخلية انعكست على المجال العسكري والبحري خاصة.

ورغم أن عدد قطع الأسطول في الفترة المرينية أصبح محدودا إلا أنه اكتسب بعض الانتصارات في المضيق كما حدث أثناء حصار النصارى للجزيرة الخضراء سنة 677–678 وكان معظم القطع المغربية من سبتة(23)، وكذلك الانتصار البحري سنة 740 على السفن النصرانية التي حاولت منع أبي الحسن وجيشه من العبور إلى الأندلس، وكذلك تحرير الجزيرة الخضراء من يد القشتاليين سنة 771هـ.

وهكذا يمكن القول إن الأسطول المغربي كان له دور مهمّ أيام الموحدين للتخفيف من أعمال القرصنة، وهو الدور الذي تضاءل كثيرا فيما بعد رغم التعميم الذي صدر عن ابن خلدون في اعتبار منتصف القرن 8 فاصلا بين عهد التفوق البحري وعهد التراجع، فإذا راجعنا بعض الاتفاقيات المعقودة قبل منتصف هذا

---

(22) — فقبل جواز أبي الحسن سنة 740 لغزوة طريف اعترضت أسطوله سفن النصارى فاستقدم عونا من إفريقية فوصلته 16 قطعة فتجمّع لديه أكثر من مائة سفينة. العبر 544/7، الاستقصا 135/3. فكيف يمكن بعد هذا تجميع 600 قطعة كما ورد ذكرها في الاستقصا 171/3 ؟ مع أن هذا العدد لم يجتمع للموحدين وهم أولو بأس وقوة !

— عزاوي : الغرب الإسلامي من خلال رسائله (أطروحة مرقونة). الرسائل عدد 146، 147، 148.

(23) أحمد عزاوي، الغرب الإسلامي من خلال رسائله، الرسائل عدد : 146، 147، 448 (أطروحة مرقونة).

القرن بين طرف إسلامي وآخر نصراني مثل أركون والتي تشير إلى عقد تحالف بين الطرفين نجد الأركونيين يطلبون من الأندلسيين أو المغاربين الدعم بالفرسان، بينما يطلب هؤلاء من الأركونيين الدعم بالسفن الحربية[24] وهذا ما حدث من طرف المرينيين لوضع نفوذهم على سبتة العزفية سنة 674[25]، ولاسترداد المدينة من يد النصريين سنة 709[26]، وكما حدث من طرف الحفصيين من أجل منع بجاية من السقوط في يد الزيانيين سنة 714[27]، وكذلك ما حدث للزيانيين سنة 730 عندما حاولوا الاستعانة بالبحرية الأركونية لفتح بجاية ثم تونس لاحقا[28]... وهذا ما يبين ضعف البحرية الإسلامية في الحوض الغربي للبحر المتوسط على الأقل منذ القرن 13/7 أمام القوى البحرية النصرانية سواء البحرية أو التجارية وسيزداد التفاوت بين الطرفين في الغرب خلال ضعف الدولة المرينية مما سهل سقوط سبتة بيد البرتغاليين في مطلع القرن 9 ثم سقوط مدن ساحلية أخرى خلال نفس القرن وهذا موضوع آخر للبحث.

ب ـ التجارة البحرية والقرصنة (من خلال قراءة وثائقية) :

التجارة البحرية والقرصنة عمليتان قائمتان عبر القرون تزدهر إحداهما على حساب الأخرى دون إقصائها نهائيا، ويمكن الإشارة إليهما من خلال فترتين : الفترة الموحدية، والفترة اللاحقة.

1) الفترة الموحدية (القرن 6) : وكانت تمثل وحدة الغرب الإسلامي، كقوةٍ سياسية وعسكرية ساهمت في تقليص عمليات القرصنة لفائدة التجارة البحرية، وكمحاور وحيد في مواجهة الكيانات السياسية الأوربية القائمة على أساس التجارة أي استحالة أو صعوبة خضوع الطرف الموحدي لشروطها، بل إن هذه الكيانات كانت أحيانا تقبل شروط الموحدين في عقود اتفاقات السلم والتجارة مثل اتفاقية

(24) بالنسبة للنصريين : راجع الغرب الإسلامي، الرسائل عدد : 176، 481، 482.

(25) M. Latri : Traités de paix et de commence... p. 285.

(26) الغرب الإسلامي، الرسائل 183، 190، 193 مكرر، 194، 195.

(27) الغرب الإسلامي... الرسالة 208.

(28) الغرب الإسلامي... الرسالة 244.

المتصور مع بيزا سنة 1186/582[29] التي جعلت مدة صلاحيتها 25 سنة. ويمكن أن نستخرج من بعض الاتفاقيات التجارية مع الإيطاليين ومن بعض المراسلات الإشارات الآتية :

ــ تحديد قيمة الضرائب على السلع بعبارة «**العشر** المعتاد».

ــ ذكر بعض **صادرات** إفريقية نحو إيطاليا مثل الشب والجلود والأصواف[30].

ــ ذكر بعض **الواردات** الإيطالية خاصة مثل القمح[31].

ــ الإشارة إلى **تأمين** التجار النصارى للوصول إلى المراسي التي **قد** يحدد بعضها لهم أو لبعض جنسهم[32]، ولم تشر نصوص الرسائل التجارية، الصادرة عن الطرف الإسلامي إلى تردد التجار من رعايا الدولة الموحدية على المراسي الإيطالية أو غيرها من البلاد النصرانية مما يبين ضعف المشاركة التجارية في البحر من الطرف الإسلامي الغربي.

ــ تشير مجموعة من المراسلات أيضا إلى وجود **عنصر الثقة** بين تجار الجهتين الموحدية والنصرانية وشيوع مبدأ المداينة وربط علاقات شخصية بين التجار من الجهتين مسلمين ويهود ونصارى[33].

ــ في اتفاقية سنة 582 بين المنصور الموحدي وبيزا إشارة إلى تحديد المراسي التي يمكن لتجارها التردد عليها دون غيرها، وإشارة إلى منع سفنهم من حمل رعايا المنصور على متنها[34]. وغير واضح ما إذا كان هدف المنصور هو منح هذا الامتياز لطرف آخر مثل جنوة في إطار سياسة تقوية المنافسة بين الطرفين، أو

---

(29) رسائل موحدية، عدد 35.

(30) M. Amari. I Diplomi Arabi del R. Archivid Fiorentino (1863) N° 1. 14. 15. 17. 18. 19. 20

(31) رسائل موحدية. عدد 32. 46.

(32) رسائل موحدية. عدد 35.

(33) Diplomi، عدد : 14. 15. 17. 18. 19. 20.

(34) الرسائل 35 (رسائل موحدية. لاحظ أن رحلة ابن جبير ذهابا وإيابا (578–580) تمت على ظهر سفينة جنوية.

أنه يحاول تنشيط السفن الموحدية في نقل الركاب[35] منافسا بذلك للسفن النصرانية.

ـــ من الإشارات الوثائقية أيضا ارتباط الاتفاقات بحياة زعيمي البلدين الموقّعين عليها وفي حالة وفاة أحدهما يتعين على خلفه التصريح بالالتزام ببنودها وإلا أصبحت منتقضة، وهذه حالة ليست خاصة بالفترة الموحدية فسنجدها في الفترة اللاحقة.

ـــ ومن الإشارات كذلك ارتباط الاتفاق التجاري باتفاق سلم في آن واحد، واعتبار الجاني من أحد الطرفين مسؤولا شخصيا عن جنايته دون بني جنسه، وعلى حكومة بلاده أن تقوم بمعاقبته، وهذا يشمل الجنايات العامة وعمليات القرصنة التي تحرّمها كل اتفاقية بين الطرفين[36].

غير أن اتفاقات السلم في واقع الأمر لم تمنع بعض رجال البحر النصارى من ممارسة عمليات القرصنة كما حدث من طرف سفن بيزانية ضد سفن موحدية في خليج تونس سنة 596هـ في ظل الاتفاق الذي عقده المنصور مع بيزا والذي يستمر مداه 25 سنة وإذا كانت القرصنة تمت بعد موته فإنها كثيرا ما حدثت في حياة الطرفين المتعاقدين. ورغم هذا نجد الرسائل الموحدية خاصة الصادرة عن والي تونس تطمئن تجار بيزا وتشجعهم على القدوم لممارسة أعمالهم التجارية العادية في أمان لأنهم لا يعتبرون مسؤولين عن أعمال ارتكبها غيرهم[37]. وفي هذا دليل على تزايد أهمية التجارة بين الشمال الإفريقي والمدن الإيطالية خاصة والتي كانت تقوم بدور الوسيط في تجارة البحر المتوسط النشيطة آنذاك وبالخصوص بالنسبة لإفريقية التي كانت قليلة الاستقرار داخليا بسبب فتن الأعراب وحلفائهم[38] مما كان يجعل مداخيل البلد القارية محدودة أو غير مستقرة.

---

(35) تشير إحدى المراسلات إلى أن إحدى السفن التي تعرضت للقرصنة في خليج تونس سنة 596هـ هي في ملك تاجر مسلم كان على ظهرها مسافرون منهم حجاج مغاربة (رسائل موحدية عدد 51).

(36) رسائل موحدية 1 / عدد 35، 47.

(37) رسائل موحدية 1 / عدد 36. 46. 47. 48. 52.

(38) كان هؤلاء الخلفاء من العنصر المحلي مثل ابن الرند المتمرد في قفصة على الموحدين أيام الخليفة يوسف، ومن العناصر الأجنبية مثل بني غانية القادمين من ميورقة ومثل المماليك الغز القادمين

ويمكن القول إن عمليات القرصنة بين الموحدين والنصارى كانت محدودة نظرا لهيبة الدولة الموحدية من جهة ولارتباطها من جهة أخرى باتفاقات سلم مع الجهات النصرانية بالحوض الغربي للبحر المتوسط، وكان هذا الوضع في صالح الحركة التجارية البحرية التي كان يمارسها الإيطاليون خاصة. ولا يظهر ما إذا كان للموحدين أسطول تجاري على غرار الإيطاليين، حيث لا تتحدث الاتفاقات التجارية عن نشاط التجار من رعايا الدولة الموحدية في المراسي النصرانية، وهذا يبرهن على أن الموحدين كانوا مجرد وسطاء في التجارة برا بينما كان الإيطاليون وسطاءها بحرا.

2) الفترة اللاحقة الممتدة من مرحلة ضعف الموحدين إلى نهاية القرن 8 (أي القرنان 7-8هـ/13-14م) :

تميزت هذه الفترة باستمرار نشاط التجارة ولكن أيضا بتزايد أعمال القرصنة ضد رعايا دول الغرب الإسلامي الذين أصبحوا في ظل كيانات سياسية ضعيفة ينعدم التنسيق فيما بينها تجاه النصارى، بل كان بعضها في صراع مع البعض الآخر مما كان يتيح الفرص للنصارى لفرض شروط تجارية لصالحهم وعدم التورّع عن أعمال القرصنة سواء على المستويين الرسمي أو الفردي، فالقرصنة كانت إحدى وسائل الضغط النصراني لفرض اتفاق على الطرف المسلم يتضمن امتيازات لصالح الطرف الأول أو لفرض الالتزام باتفاق حاول الطرف المسلم التملص من بعض بنوده المجحفة، وقد تحدث قبيل انتهاء أجل اتفاق بين الطرفين لحث الطرف المسلم على الإسراع بتجديده تحت الشروط النصرانية، فقد تكون القرصنة إذن رسمية يمارسها رجال الدولة أو غير رسمية ولكن بتزكية من الدولة لبعض القراصنة الذين قد لا ينتمون أحيانا لنفس الدولة، هذا إضافة إلى القراصنة الذين يعملون لحسابهم الخاص ضد السفن الإسلامية والنصرانية معا[39]. وكثيرا ما حدثت القرصنة في ظل اتفاق سلم بين طرفين، وهي عادة تصدر عن الطرف النصراني، ونادرا ما

= من مصر بهدف مد الدعوة العباسية إلى إفريقية وخلق الاضطراب في وجه الموحدين الذين كانت لهم شبكة دعائية في مصر وغيرها.

(39) راجع «الغرب الإسلامي» الرسالة.: 288 كمثال.

يمارسها المسلمون ضد النصارى ردّا على اعتداءاتهم[40]. وهذه القرصنة تمارس على المدنيين مسافرين وتجارا وحجاجا، وقد تقع على الساحل فيختطف أناس من البر[41]، وقد تقع قرب مرسى ومن ذلك ماحدث قرب هنين وألمرية وغيرهما[42]. وقد تضمنت الوثائق الأركونية شكاوي مفصلة عن حالات قرصنة ضد المسلمين في المياه الحفصية وفي المياه النصرية الأندلسية[43].

ورغم ظروف القرصنة لم تتوقف عملية التجارة بين الطرفين الإسلامي والنصراني في غرب البحر المتوسط، وموضوع التجارة يتطلب بعض الإشارات كما هي مستخلصة من مجموعة من الوثائق العربية :

(1) إن الاتفاقيات التجارية مرتبطة باتفاقيات سياسية **أي سلمية**، وهذا لا يعني توقف التجارة في حالة انعدام اتفاق بين الطرفين وإنما تكون التجارة معرّضة للمخاطر في حالة انعدام اتفاق سلم. ولا توقف الدولة النصرانية التجارة مع بلد إسلامي إلا عند تهيئ هجوم على هذا البلد.

(2) إن معظم اتفاقيات الغرب الإسلامي التجارية ـــ حسب المراسلات المعتمدة ـــ كانت مع الدويلات **الإيطالية ومع أركون**، ونادرا ما نجد اتفاقا مع جهة أخرى مثل قشتالة.

(3) بالنسبة لاتفاقات الزيانيين ملوك تلمسان مع الممالك النصرانية فإن نصوصها نادرة، فمن بين مجموع المراسلات المدروسة خلال القرنين 7–8هـ وُجدت رسالة واحدة تنص على عقد اتفاق مع أركون سنة 764[44]، أمَّا ماعدا هذا فكانت المفاوضات تنتهي بالفشل بسبب إلحاح ملوك أركون على أخذ نصيب من أربَاح التجارة المحصَّلة من رعاياهم بهذا البلد أو ذاك، وكذلك قضية الأسرى

---

(40) راجع «الغرب الإسلامي...» رسائل : 186، 187، 188، 189، 210.

(41) راجع «الغرب الإسلامي...» رسائل عدد : 185، 277، 281.

(42) راجع «الغرب الإسلامي...» رسائل عدد : 218، 277، 288، 434.

(43) الرسائل التي تتحدث عن القرصنة النصرانية منها ما يهم المرينيين مثل الرسالة رقم 407، وما يهم النصريين مثلا الرسائل من رقم 285 إلى 291 وما يهم الحفصيين من رقم 186 إلى 189... وتلمسان 434، وهذه مجرد أمثلة «الغرب الإسلامي من خلال رسائلها».

(44) هي الرسالة رقم 435 من رسائل «الغرب الإسلامي».

النصارى في مملكة تلمسان وخاصة من رعايا ملوك أركون[45].

(4) بالنسبة للتجارة البحرية بين الأطراف الإسلامية في الغرب نجد الإشارة إليها فيما يخص نقل الحبوب من الأندلس إلى سبتة خلال اضطرابات المغرب الموحدي في أواسط القران 13/7م[46]، وكذلك إشارات فيما بعد إلى نقل الحبوب من أنفا وهنين ووهران إلى الأندلس[47]. وهذه الإشارات محدودة وردت بمناسبة حدوث عملية قرصنة لهذه البضاعة. ذلك أن التحارة بين جهتين إسلاميتين لم تكن في حاجة إلى تقنينها كما يحدث مع النصارى.

(5) بالنسبة لمضامين الاتفاقيات بين دول الغرب الإسلامي والغرب المسيحي خلال القرنين 7–8 نجد :

- الاتفاق على منع القرصنة بين المتعاقدين وتسريح الأسرى من الجانبين.
- الإشارة إلى حرية تبادل البضائع مع استثناءات بين الجهتين : مثلا بين النصريين والأركونيين استثناء الخيل والسلاح، وبين المرينيين والأركونيين استثناء الخيل والسلاح والحبوب والجلود فلا تخرج هذه المواد من البلاد المرينية[48] بينما كانت الحبوب (قمحا وشعيرا) من المواد المهمة المجلوبة إلى إفريقية على يد النصارى[49] إضافة إلى المسكوكات ذهبا وفضة[*].
- كثير من الرسائل تتحدث عن نقل المسافرين المسلمين وبضاعتهم على ظهر سفن نصرانية بين المغربين الأقصى والأوسط والأندلس، ولا ندري ما إذا كان السبب هو كبر حجم هذه السفن[50] أو قلة تعرّضها للقرصنة مع أنها تعرضت لها في بعض الأحيان[51].

---

(45) لا نملك أية رسالة حول اتفاق أو محاولة عقد اتفاق بين تلمسان والإيطاليين.

(46) الغرب الإسلامي... الرسالة رقم 101.

(47) الغرب الإسلامي الرسائل : 101، 218، 284، 287، 288، 289، 290.

(48) الغرب الإسلامي الرسائل : 278، 293، 458، 481، 488.

(49) الغرب الإسلامي الرسائل : 175.

(*) الغرب الإسلامي، عدد 100.

(50) راجع عادل زيتون عن توسيع حجم السفن الإيطالية (العلاقات الاقتصادية... ص 57).

(51) الغرب الإسلامي : الرسائل 288 كمثال.

• إغفال الحديث عن إقامة التجار المسلمين أو قناصل لهم في المراسي النصرانية[52] مما يدل على ضعف مشاركتهم في التجارة البحرية. بينما تنص الاتفاقيات على منح **امتيازات** للتجار النصارى في المراسي الإسلامية منها حق الإقامة في فنادق خاصة ومرفقاتها (فرن، كنيسة، مدفن) وحق التمثيل بواسطة قناصلهم، وتحديد الضريبة على بضائعهم... وأكثر المراسلات المعتمدة تتحدث عن هذه الامتيازات بالمراسي الحفصية.

• تتضمن بعض الاتفاقيات أيضا التنازل لملوك أركون — ميورقة — صقيلية عن حصة من الضريبة التجارية المفروضة على رعاياهم في المراسي «المغاربية». وغالبا ما كان القبول بهذا المبدإ من طرف السلاطين **الحفصيين** في تونس وبجاية لوجودهم في حالة ضعف في أواخر القرن 7 إلى أواخر القرن 8. بينما لم يقبل **المرينيون** بهذا المبدإ إلا عند حاجتهم للدعم البحري الأركوني لتحرير سبتة من يد النصريين سنة 1309/709[53] أما الزيانيون **ملوك تلمسان** فلم يقبلوا نهائيا بهذا المبدإ حسب علمنا. وأما بالنسبة للنصريين بالأندلس فقد كانوا يؤدون لملوك قشتالة إتاوة سنوية اعتبرها هؤلاء عربونا على تبعية النصريين لهم، وهذا الوضع كان يجعل هؤلاء كثيرا ما يعقدون اتفاقات سلم وتجارة وتحالف أحيانا مع ملوك أركون لموازنة الوضع مع قشتالة.

نخلص إلى القول إنه في الفترة الموحدية كانت التجارة نشيطة والقرصنة محدودة وتقع غالبا بعيدا عن سواحل الدولة الموحدية. أما في الفترة اللاحقة فقد استمرت الحركة التجارية ونشطت القرصنة واقتربت من السواحل بل حدثت في بعض المراسي الإسلامية، وعلى البر أحيانا، وذلك لضعف هيبة الدول التي كانت تحكم المنطقة وهي هيبة استمرت في التدني خلال القرن

(52) ذكر إقامتهم مثلا الرسالتان 218، 290 بالنسبة للنصريين، و175 و402 بالنسبة للحفصيين و435 بالنسبة لرعايا محكمة تلمسان.

(53) الغرب الإسلامي... الرسالة رقم 194.

15/90 باستثناء الانتعاشة المؤقتة التي عرفتها الدولة الحفصية وبحريتها في النصف الأول من القرن 9. فالوثائق المعتمدة التي تخص القرنين 7 و8 لا تتحدث عن أساطيل تجارية إسلامية في الغرب ولا عن إقامة التجار المسلمين بالمراسي النصرانية بل تتحدث عن استعانة بعض المسلمين بالأساطيل الحربية النصرانية ضد البعض الآخر، فشتان ما بين هذا العصر والعصر الذي لم تسبح فيه للنصرانية ألواح ببحر الروم كما قال ابن خلدون.

محاولات عودة المغاربة إلى البحر خلال النصف الأول من القرن السادس عشر :

نموذج بعض المبادرات الفردية من خلال محضرين لمحكمة تفتيش لشبونة

أحمد بوشرب

كلية الآداب ــ عين الشق ــ الدارالبيضاء

سبق لنا في محل آخر[1] تفنيد ادعاء روجه مؤرخو فترة الحماية بشأن نجاح الإيبيريين في إبعاد المغاربة عن البحر باحتلالهم لجل الثغور المغربية. لقد بينّا في تلك الدراسة، اعتمادا على مصادر برتغالية متنوعة، كيف أن المغاربة ردوا على ذلك الغزو بالعودة من جديد إلى ركوب البحر واتخاذه وسيلة من وسائل الدفاع عن النفس، وذلك انطلاقا من الموانئ التي بقيت حرة : بادس وتطوان والعرائش وسلا. وقد تعاونوا آنذاك، وبشكل فعال، مع أتراك الجزائر الذين اعتمدوا في عملياتهم على الموانئ المذكورة. كما بينا محاولات الشرفاء السعديين الجادة، مباشرة بعد دخول محمد الشيخ إلى فاس سنة 1554، إنشاء أسطول بحري مغربي يمكنهم من إبعاد الأطماع الأجنبية عن المغرب، ومن الوقوف موقف الند للند من الدول الطامعة فيه. كما بين البحث المذكور الأسباب التي أدت إلى إجهاض تلك المحاولات.

ونود اليوم أن نعود إلى نفس الموضوع من زاوية أخرى تعرف أكثر بإسهامات أحد مصادرنا الأساسية في الدراسة السابقة الذكر، والمتمثل في محاضر محكمة

(1) أحمد بوشرب : «المغاربة والبحر خلال النصف الأول من القرن السادس عشر ــ بحوث، كلية الآداب، المحمدية، ع. 4 سنة 1991، ص ص. 53–70.

التفتيش الدينية البرتغالية. ويتعلق الأمر بمحضرين، يهم أولهما محاكمة علج من أصل إيطالي[2] كان في خدمة «رايس» من سلا اعتقل سنة 1550. وكانت التهمة الموجهة إليه هي اعتناق الإسلام ومساعدة المسلمين في حروبهم ضد المسيحيين. أما المحضر الثاني، فيسلط الضوء على محاكمة بحار برتغالي[3] كان ينقل السلع المهربة من البرتغال إلى آسفي وأكادير، واعتقل وحوكم سنة 1554.

وتكمن أهمية المحضرين المذكورين في الأضواء التي يسلطانها على محاولات المغاربة اعتماد البحر في إطار الحرب الدائرة بالحوض الغربي للأبيض المتوسط بين الإسلام والمسيحية، وفي تحديد مواقع ذلك العمل ومدى فعاليته، والمشاركين فيه وربما الدوافع التي كانت تحركهم، انتعاشه ونموه...

يبلغ عدد أوراق المحضر الأول أربعا وعشرين ورقة، تغطي وقائع محاكمة العلج المسمى فيسانت الجنوي (Vicente Jenoes) الذي اعتقل بساحل «الغرب» (Algarve) البرتغالي بعد أن التحق ومرافقيه باليابسة فرارا من السفن البرتغالية المكلفة بحراسة الساحل الجنوبي للبرتغال[4]. وينقسم المحضر إلى قسمين. يتمثل الأول في المحضر الذي أنجزه أسقف «الغرب» يوم 19 شتنبر 1550، والذي تضمن ظروف الأسر وشهادة من اعتقل العلج المذكور ومن سبق له التعرف عليه بالمغرب، وكذا استنطاق المعتقل من لدن الأسقف المذكور (ورقات 3–15 ظ.). أما الجزء الثاني، فيتضمن وقائع الجلسات الثلاث التي عرفتها محاكمته (و. 17–21)، والنطق بالحكم والاعتراف بالخطايا والتنكر لها خلال الحفل الديني (Autodafé) الذي كانت تنظمه محاكم التفتيش (و22–23).

من هو ذا الشخص ؟

تطلعنا الاستنطاقات التي تعرض لها المتهم، سواء فور اعتقاله أو خلال محاكمته،

---

(2) Inquisiçao de Lisboa, processo n°8481 (1550).

(3) Inq. Lix. proc. n°167, (1554).

وهو مترجم منشور بمجلة كلية الآداب والعلوم الإنسانية، فاس، 1985، عدد خاص بشعبة التاريخ، ص ص. 247–320.

(4) V. M. Godinho, «Les incidences de la course sur l'économie portugaise au XVIème siècle», **Economia**, (Lisbonne) déc. 1960, pp. 143-155.
R. Ricard, **Les Portugais et l'Afrique du Nord, extraits des 'Annales de Jean III' de Louis de Sousa**, Paris, 1940, pp. 136-137.

على المآل المأساوي الذي عرفته حياة هذا الشاب. فقد أرغمه اليتم والعوز على العمل بسفينة جنوية في سن مبكرة. فلما أسرها أتراك الجزائر على مقربة من قرطاجنة واقتادوها إلى الجزائر العاصمة، لم تكن سنه تتجاوز الخامسة عشرة. وقد أسلم هناك وسمي «Mamim» (مامي). لقد ذكر أنه تعود هناك على صوم رمضان والتردد على المساجد والقيام بمختلف الطقوس الإسلامية، وأنه أقام بالجزائر والمغرب مدة ثمان عشرة سنة (و.10). وبما أنه عجز يوم اعتقاله عن ذكر سنه، فقد قدره مستجوبوه بحوالي ثلاثين سنة (و.12و). ولا نفهم من خلال المحضر نوعية العلاقة التي كانت تربط المتهم بأسياده الذين كان في خدمتهم. فقد ورد بالمحضر ما يشير إلى أنه كان في حالة أسر بالجزائر، إذ ذكر أنه حاول عدة مرات افتداء نفسه، إلا أن سيده رفض المبلغ الذي اقترحه عليه (و12و.). ويبدو أنه بقي على تلك الحال إلى حين اعتقاله، وأن انتقاله من سيد إلى آخر كان يتم عن طريق الشراء. فقد ذكر مبلغ أنه رأى العلج المذكور بتطوان في ملكية سيد آخر غير سيده الأول، وأنه لم يكن آنذاك متزوجا. ويفهم من مبلغ آخر أنه تزوج بسلا وأنجب ثلاثة أبناء (و. 15ظ.). ومن خلال الشهادات التي جمعتها المحكمة، والتي أدلى بها أسرى سابقون بالمغرب، تعرفوا على المتهم ببادس وتطوان وسلا، نعلم أنه أبلى البلاء الحسن في خدمة أسياده وفي مهاجمة السواحل ومطاردة السفن الإسبانية والبرتغالية. وعن حماس صاحبنا واستماتته في القيام بعمله نورد شهادة برتغالي أسره هذا العلج بضواحي تطوان سنة 1542 : فلما تبين له استيلاء العلج المذكور على المركب الذي كان، ألقى الشاهد بنفسه «في البحر بحثا عن النجاة من الأسر، فارتمى على إثره وأمره بتسليم نفسه لكي لا يقتلوه، فامتثل» (و.6). وصرح آخر بأن المتهم كان قاسيا مع المسيحيين الذين كان يعتقلهم، وأنه كان مكلفا بالأسرى المسيحيين، وكان يضع لهم السلاسل خلال الليل، ويوجههم إلى العمل، وكان يعاملهم معاملة سيئة، إلى حد أنه كان أقسى عليهم من سيده (و. 15ظ.).

المواقع الجهادية :

يخبرنا المحضر أولا بأن المتهم سخر خلال إقامته بالجزائر والمغرب في أنشطة ذات ارتباط بالبحر. وعن أماكن ذلك النشاط، وردت بالمحضر إشارات إلى الجزائر العاصمة، حيث كان في خدمة تركي لمدة لم يحددها، ثم ببادس التي يخبرنا تبليغ

بأن المتهم كان يقيم بها سنة 1542. كما أقام بتطوان وبسلا التي كان قد حط بها الرحال قبل اعتقاله. ونفهم من إشارات أخرى أن ميناء العرائش كان يعرف نشاطا بحريا مهما، وأن موقعه جعل السفن المغربية والتركية تحتمي به في حالة العواصف أو المطاردة، وهو ما ذكره B. Rodriguês الذي كان يقيم بأصيلا ودون أخبارها، بشأن تحول العرائش ابتداء من سنة 1523 إلى مرفإ تحتمي به المراكب التركية خلال فصل الشتاء[5].

من كان يملك المراكب ؟

يخبرنا المحضر بوجود عدد من المراكب في ملكية أشخاص استثمروا أموالهم في هذا الباب، وكان ضمنهم ملك بادس، وقواد تطوان وسلا. وهي ظاهرة تؤكدها مصادر أخرى أضافت إلى السابق ذكرهم قائد القصر الكبير، الذي كانت العرائش تابعة لنفوذه، والذي كان يملك بها عددا من المراكب كان يرأسها علج[6]. وقد كان العاملون في هذه المراكب «مسلمين»، أي مغاربة وأتراكا. وكان أصحاب السفن يلجأون إلى خبرة المسيحيين في ميدان القيادة والتركيب والإصلاح. فقد كان أسطول بادس تحت إشراف إيطالي (و.15 ظ.)، كما كان سيد المتهم يعتمد بسلا على شخص يسمى Francisco de Freitas وابنه وثمانية برتغاليين آخرين (و.18 و.). وأشار المحضر إلى مسيحي آخر «شرقي» يصنع المراكب الجهادية (Fustas) (و.18). كما اعتمد مالكو السفن في إصلاحها وفي التجذيف على الأسرى المسيحيين (و.7 ظ.18). ويطلعنا المحضر على الطريقة التي كان المتهم يتبعها في تحديد المناطق التي سيهاجمها. فقد كان شخص يسمى Diogo Rodriguêz، وهو برتغالي يعيش بميناء سانتا ماريا (Puerto de Santa Maria) الإسباني، معتقلا بسلا، وكان مركبه محجوزا في انتظار وصول ترخيص من الملك بالتوجه نحو قشتالة. وحينما غادر الميناء للتوجه إلى هناك، لحق به مامي المذكور واعتقله وحمله إلى العرائش حيث ترك مركبه ومن كانوا معه تحت مراقبة مسلمين

---

(5) Bernardo Rodriguês, **Anais de Arzila**, édit. D. Lopes, Public. Academia das Sciências de Lisboa, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1915, tomel, pp. 440, 496, II, p; 209 ; cf. l'étude intéressante de : A. Dziubinski, «l'armée et la flotte de guerre marocaines à l'époque des sultans de la dynastie saadienne», **Hespéris-Tamuda**, Vol. XIII, fasc. unique, 1972, p. 91.

(6) R. Ricard, op. cit., pp. 136-139.

و : «حمل معه Diogo Rodriguêz المذكور مدة خمسة عشر يوما في البحر لكي يطلعه على مواقع الأماكن والموانئ التي يمكنه مهاجمتها. ولما انتهى من ذلك أرجعه إلى العرائش وأعاد له مركبه» (و15 و.). وكان ملاك تلك السفن الذين لم يكونوا من بين القواد، يركبون البحر ويشاركون في العمليات العسكرية. فقد كانت العمليات العسكرية التي شارك فيها صاحبنا دون حضور سيده قليلة (و.10).

لم تكن المراكب الجهادية كبيرة بدليل أن المركب الذي جاء فيه مامي إلى ساحل البرتغال قبل اعتقاله «كان يحمل ثلاثة وعشرين مسلما» (و. 11ظ.). ومما لاشك فيه أن احتماء تلك المراكب داخل نهر اللكوس وأبي رقراق يؤكد ما نذهب إليه. كما أن السفن التي كانت تصنع بفاس، اعتمادا فيما يبدو على غابات الريف[7]، والتي كانت تنقل «إلى سلا عبر نهر المعمورة» (و.14 ظ.) لا يمكن أن تكون ضخمة، علما بأن الملاحة بسبو إلى حدود فاس لم تكن ممكنة إلا خلال فترة الأمطار، وبالنسبة للمراكب الصغرى فقط، حسبما أشار إلى ذلك Pacheco Pereira في بداية القرن السادس عشر[8]. كما أن المحضر خص تلك المراكب الجهادية كلها بلفظ (Fusta)، ولم يصفها قط بلفظ كرفيلا أو Nau. وأشار المحضر إلى أسر عدد من السفن البرتغالية والإسبانية الضخمة، وإن لم يذكر اعتمادها في العمليات الجهادية.

ومن جهة أخرى، يخبرنا المحضر عن ظروف الملاحة الصعبة التي كان هؤلاء يعملون فيها. فقد خرج مامي مرة لمطاردة كرفيلا كانت تبحر على مقربة من سلا، إلا أنه فشل في الاستيلاء عليها «لكون الرياح كانت تعاكسه، ولما حاول العودة لسلا غرق كل مرافقيه ولم ينج أحد غيره لعنف الأمواج» (و15 و.). كما أن تلك الظروف نفسها تسببت في اعتقاله ومن كان معه بساحل «الغرب» البرتغالي. فقد أمره قائد سلا بالتوجه صوب السواحل البرتغالية والعمل على اعتقال من قد يخبره عن مصير المركب الذي أسره البرتغاليون واقتادوه إلى ميناء Tavira. «ولما وصل المضيق هبت الرياح الشرقية التي منعته من التوجه نحو سلا أو العرائش، الأمر الذي دفع به إلى التوجه صوب هذه الجهة. وقد شاهد اليابسة بعد فارو

(7) A. Dziubinski, op. cit., 91-92.

(8) P. Pereira, **Esmerldo de Situ, Orbis**, Lisbonne, Sociedade de Geografia, 1975, p. 53.

(Faro). ولما توجه صوب الساحل هاجمته الكرفيلات جميعها، ففر إلى ما وراء الرأس [سان فيسانت] حيث نزل إلى البر» (و.11 ظ.).

هل يسمح المحضر بأخذ فكرة عن النشاط الجهادي ؟

اعترف صاحبنا أنه أسر عددا يعجز عن تقديره من المسيحيين بالمضيق وب : «الشرق» (Levante). وفي شهادة أخرى، صرح شخص يسمى Joao Antem خلال شهر أبريل 1551 أنه شاهد المتهم بالجزائر حيث كان قد أسلم، وكان عمره آنذاك ثلاث أو أربع عشرة سنة. وشاهده فيما بعد بالعرائش في خدمة سيد آخر كان يثق فيه ويأتمنه على متاعه (و.17 ظ.). وكان في «مركب سيده المذكور أسرى مسيحيون» (و.7 ظ.).

وفي المحضر الذي أشرف أسقف «الغرب» على إنجازه، نقف على اعتراف المتهم بأنه : «سواء بالمشرق أو من المضيق إلى هذه البلاد، شارك في أسر مسيحيين كثيرين يتعذر عليه تذكرهم جميعا، وأنه كان خلال تلك الهجمات في رفقة سيده، باستثناء المرة التي اعتقل فيها، والتي كان فيها رئيس السفينة» (و.10 و.).

وذكر الإسباني Diogo Balhestero الذي كان أسيرا بسلا لمدة ستة أشهر، أنه شاهد آنذاك المتهم «يغادر مرة سلا على رأس سفينة استطاعت أن تأسر كرفيلتين محملتين قمحا وجهه الملك إلى مازيغن، وعاد بهما في نفس اليوم الذي غادر فيه المدينة. وقد أسر ستة عشر نفرا، من بينهم صبيان دفعهما إلى اعتناق الإسلام». وأضاف أنه شاهد مرة أخرى مامي المذكور «يدخل الميناء بصحبة سيده على رأس مركبين وقد تمكنا من أسر سبعة أو ثمانية مراكب من سان لوكار وقادس. وكان سيده المذكور قد نقل كل الأسرى إلى كرفيلا محملة خمرا، وسلم الكل لمامي المذكور لكي يقتادهم إلى سلا. وبما أنه تعذر عليه التوجه إلى ذلك الميناء، فقد قصد العرائش حيث انتظر سيده. وآنذاك لام الشاهد وباقي المسيحيين الذين كانوا في الأسر مامي المذكور وقالوا له : لماذا لا يرضيك كمسيحي إطلاق سراح هؤلاء الأشخاص طالما أنه بإمكانك ذلك ؟، وقد رد عليهم بسبهم وبنعتهم بالكلاب، مضيفا أنه مسلم وليس مسيحيا، وأنه يبحث بذلك عن رزقه» (و.14ظ.). وأضاف نفس الشاهد أن المتهم كان يعلق بعنقه صرة بها تراب من قبر ولي بالمعمورة، وأنه لما سأله عن سبب تعليقها بعنقه، أجابه بأن ذلك التراب

من قبر «ولي بالمعمورة، وأن من يحمل التراب المذكور لا يؤسر أبدا على يد المسيحيين، ولا يغرق في البحر» (و.15و.).

وذكر شاهد آخر كان أسيرا ببادس سنة 1542، أنه علم آنذاك بتنظيم سيد المتهم غارتين على السواحل المسيحية، استعمل في أولاهما مركبا واحدا، وفي الثانية ثلاث سفن. وقد أسروا في الهجوم الأول ثلاثة وثلاثين شخصا كان جلهم برتغاليين وجدوا في سفينة محملة بالجير الموجه إلى سبتة، وأسروا في الثانية سبعة عشر مسيحيا (و.15ظ.).

نستنتج من هذه المحاضر الخلاصات التالية :

1 ــ تزايد النشاط القرصني بالموانئ الحرة. ويبدو أن ذلك يعود إلى المداخيل المغرية التي كان يسمح بها ذلك النشاط، الذي أصبح استثمارا مضمون الربح، اهتم به أعيان المدن وقوادها. وبذلك تتداخل الأهداف والغايات ويختلط الديني بالدنيوي إلى حد يصعب معه وضع حدود بينهما.

2 ــ وبغض النظر عن تلك الأهداف والدوافع، يمكن الجزم بأن النشاط البحري تقوى، وأن ضربات المراكب المغربية تعددت وتكررت ضد السواحل والسفن الإسبانية والبرتغالية إلى حد ألزم الدولة البرتغالية بتخصيص أسطول من الكرفيلات لمنع ذلك.

3 ــ حضور العنصر الأجنبي بشكل مكثف في النشاط البحري من أتراك وعلوج ومسيحيين. ومعلوم أن الرواتب العليا والمغرية كانت وراء إقبال هؤلاء على الخدمة بالموانئ المغربية. وتشير محاضر أخرى إلى انغماس المغاربة في هذا النشاط الجهادي القرصني، إلى حد أن المقبلين عليه لم يكونوا ينتمون إلى الحواضر والمرافئ الساحلية وحسب، بل وقفنا على حالات مجاهدين بحريين من «أعراب القصر»[9] ومن فاس[10] ومراكش[11] وتارودانت[12].

---

(9) Inq. Lix. proc. n° 3932.

(10) Inq. Lix. proc. n° 1623, 10821, 10363.

(11) Inq. Lix. proc. n°4098.

(12) Inq. Lix. proc. n°12057.

أما المحضر الثاني فيخص محاكمة البحار Francisco Bayao الملقب بالألكن (O. Gago) الساكن بمدينة ستوبال، وذلك خلال سنة 1554. والتهمة التي وجهتها له المحكمة هي نقل سلع من البرتغال إلى المغرب رغم تحريم الملك لذلك، ومساعدة مغاربة كانوا مقيمين بالبرتغال على الفرار والعودة إلى بلادهم. والمحضر ضخم يضم 72 ورقة.

واهتمت المحكمة بالألكن من خلال مرحلتين :

— مرحلة التوصل بالتبليغات، وذلك خلال اثنتين وعشرين جلسة دامت من 9 يوليوز 1554 إلى 24 أكتوبر 1554. واعتقلت المحكمة المتهم في حالة تلبس يوم 26 أبريل 1554، وأدخل سجن محكمة تفتيش لشبونة بعد يومين.

— أما المرحلة الثانية، فتغطي وقائع المحاكمة التي عرفت ست جلسات، كانت أولاها في 29 أبريل 1554، وآخرها يوم 4 يونيو 1554. ويفهم من هذا أن مدة المحاكمة قصيرة جدا بالمقارنة مع أغلب المحاضر، خصوصا إذا كان الأمر يهم مسيحيين محدثين.

ويمثل هذا المحضر أهميتين بالنسبة لموضوعنا. فهو أولا يسلط الأضواء على النتائج الخطيرة التي تولدت عن احتلال آسفي من سنة 1508 إلى سنة 1514، ثم إنه يطلعنا على محاولة فردية لاحتراف القرصنة بمساعدة بعض البحارة المسيحيين.

بالنسبة للنقطة الأولى، تجدر الإشارة إلى أن النشاط البحري توقف نهائيا جنوب أبي رقراق بعد النصف الثاني من القرن الخامس عشر. فباستثناء أنفا التي كانت تعرف نشاطا بحريا أرغم البرتغاليين على مهاجمتها وتخريب أسوارها سنة 1469[13]، لم نقف على أية إشارة بشأن وجود نشاط بحري مغربي هناك بعد التاريخ المذكور. وبالطبع أبعد احتلال أمكدول أولا (1506)، ثم آسفي ثانيا (1508)، وأزمور (1513) ومازيغن (1514) بعد ذلك المغاربة عن البحر إلى حد أنهم أصبحوا بعد تحرير تلك الثغور يجهلون تقريبا كل شيء عن البحر وما

---

(13) Rui de Pina, **crónica de senhor Rey D. Affonso,** chap. CLX, in : crónicas de Rui de Pina, Porto, 1977, p. 816.

الحسن الوزان، وصف إفريقيا، ترجمة محمد حجي ومحمد الأخضر، الرباط، ج. 1، ص. 156.

يرتبط به، وأصبحت وسائل الملاحة منعدمة هناك. فقد أكره قائد آسفي، الذي أصبح يفكر في تجهيز سفينة قرصنية الألكن المذكور على تسليمه بوصلة وخرائط بحرية ومرساة. ولما أراد اختيار صارية المركب طلب من البحار المذكور ومساعده مرافقة خدامه لغابة بناحية أيير (الوليدية) لاختياره. وبالطبع لم يكن بإمكان المغاربة استعمال تلك الأدوات، فكان عليهم إقناع أو إكراه البحارة المسيحيين على تعليمهم طريقة استعمالها. فقد ذكر برتغالي كان أسيرا ببيت قائد آسفي أنه شاهد الألكن يوما ببيت القائد المذكور رفقة مسلمين، «وكان الألكن المذكور يمسك بخارطة بحرية ليعلمهما شؤون البحر، ذاكرا لهما أن بتلك الرياح يمكن الذهاب إلى قادس، وبتلك إلى الجزر الخالدات». كما ورد بنفس التبليغ أن القائد اقترح عليه الإقامة بآسفي وسأله : «هل يصعب عليك المجيء إلى هنا بسلعك ؟ فأجابه كلا، فرد عليه القائد : إذن لم لا تأتي أنت وزوجتك وأبناؤك إلى هنا، وسأضمن لك حماية الشريف لكي لا يصلك أي أذى، ويمكنك آنذاك الذهاب في كرفيلتك وفي مركبي لنهب ومهاجمة المسيحيين» (و21ظ.-22و.).

وفي تبليغ آخر، أخبر المحققون بأن الألكن المذكور شوهد «يسلم لقائد آسفي مرساة حديدية وصارية مركب كانتا داخل سفينته أمر القائد بوضعهما بالشاطئ... كما توصل القائد كذلك بمجداف آخر» (و.). وأضاف نفس المبلغ أن الألكن المذكور كان «يذهب إلى الشاطئ ليعلم الملاحة لمسلم كان يريد أن يصبح رئيس مركب، وذلك اعتمادا على خريطة بحرية كان يمسكها بيده ويعلق عليها بقوله : في هذه الجهة توجد المنطقة الفلانية من بلاد النصارى، واعتمادا على هذه الرياح يمكن الوصول إلى قادس، وعلى تلك إلى الجزر الخالدات» (و.25).

ولما مثل المتهم أمام المحققين اعترف بأنه لما كانت كرفيلته بميناء آسفي، «دخلها قائد المدينة العلج ومعه قائد البحر، وطلب منه المرساة التي كانت في مركبه وخريطته البحرية التي كانت معه، فسلمهما له مكرها لأنه خاف على نفسه» (و.56و.).

وفي جلسة يوم 21 ماي 1554، وردت إشارة إلى صنع قائد آسفي لمركب، ولعجز خدامه عن وضع المدفعية به، الأمر الذي حتم عليه الالتجاء لأحد مساعدي الألكن المذكور. كما وردت إشارة إلى عجز الآسفيين عن اختيار الخشب الذي

يصلح لصارية ذلك المركب، والتجاء القائد من جديد للخبرة المسيحية. فقد اعترف الألكن بأنه «ذهب رفقة مساعده المذكور مسافة ثلاث «للغواش»[14] للبحث عن الخشب الذي يصلح لصنع صارية المركب المذكور» (و.58ظ.)، كما اعترف بأن القائد سأله والخريطة البحرية بين يديه عن موقع جزيرة ماديرا وجزر الرأس الأخضر والخالدات وغيرها» (و57.).

ماذا نستنتج من هذا المحضر الغني ؟

ـــ نلمس من الوقائع المذكورة، رغبة أكيدة لدى قائد آسفي لإعطاء نفسه مركبا قرصانيا على الأقل، وإن كنا نجهل ما إذا كان ذلك من تلقاء نفسه أو بأمر من السلطان محمد الشيخ الذي نعرف مدى اهتمامه بهذا الباب ومحاولاته الجادة بعد إعادة توحيد المغرب سنة 1554 قصد إعطاء المغرب أسطولا حربيا حقيقيا[15]. ويبدو من المثال الذي نحن بصدده أن الأمر لا يعدو كونه مبادرة شخصية تذكر بما قام به قواد تطوان وسلا وبادس. ومما لاشك فيه أن القائد المذكور كان يعرف مدى الاستفادة التي سيجنيها لكثرة السفن التي كانت تحادي السواحل الأطلسية المغربية ذهابا وإيابا، خصوصا وأنه كان على علم بما كان القراصنة الفرنسيون والإسبان يجنونه من مهاجمة السفن البرتغالية الراسية بالموانئ المغربية، أو التي كانت تتأهب لدخولها (و.3ظ.، 22ظ.).

ـــ تراجع مستوى معرفة سكان موانئ جنوب أبي رقراق بشؤون البحر رغم قصر مدة الاحتلال التي لم تتجاوز ثلاثا وثلاثين سنة. فقد بين لنا المحضر مدى تبعية المغاربة في هذا الباب للمسيحيين، سواء فيما يخص المعارف والخبرات أو الوسائل المستعملة.

ـــ نلمس كذلك الصعوبات التي واجهت محاولات المغاربة العودة إلى البحر من خلال الحصار المضروب على البلاد، ومنه وصول المواد الأولية والوسائل الضرورية. فمن خلال المحضر الذي اعتمدناه، نلمس ندرة الخشب بشكل غريب

---

(14) قدر Henri de Castries هذه المسافة (Legoa) بـ : 5555 متر، راجع :

H. de Castries, **Description du Maroc sous le règne de Moulay Ahmed Mansour d'après un manuscrit de la Bibliothèque Nationale,** Paris, 1909, p. 9.

(15) A. Dziubinski, op. cit., p. 91-92.

لا يمكن معه توقع انطلاقة حقيقية للأنشطة البحرية. وتتجلى ندرة هذه المادة في المجهود المبذول للحصول عليها. فقد كانت أخشاب غابات بادس تجر بالبغال حتى سلا، رغم الكلفة الباهظة للعملية[16]. كما أن محاضر محاكمات تجار آخرين تشير إلى الأرباح الطائلة التي كان يجنيها التجار الذين يعرضون الخشب بأكادير. فقد باع برتغالي بتارودانت نصيبه من الخشب الذي اقتناه بسبعين كروزادو بشمال إسبانيا، بسبعمائة (أي بنسبة أرباح تفوق 1000 %)[17].

(16) **Sources Inédites de l'Histoire du Maroc,** 1ère série, Portugal, IV, pp. 401.

(17) Inq, Lix. proc. n°8944, fol. 2 r°.

ملحق : ترجمة قسم من محضر محاكمة العلج (فيسانت الجنوي)

سبق لنا في مجلات أخرى[1] التعريف بخصوصيات مصادر محاكم التفتيش، وبإسهاماتها الأساسية في كتابة تاريخ بلادنا. كما سبق لنا أن أكدنا على المشاكل التي تطرحها ترجمة هذا النوع من الوثائق نظرا لطبيعتها القانونية التوثيقية التي تجعل محرريها لا يعيرون الأسلوب أي اهتمام، ونظرا كذلك لما يرد بالمحاضر المرتبطة بالنشاط البحري أو العسكري من أسماء لمختلف أنواع المراكب والأسلحة والمراتب العسكرية التي لا نجد لها مقابلا في العربية. لذا التجأنا إلى ألفاظ عامة كالسفن والمراكب، وإن احتفظنا أحيانا بالأسماء البرتغالية التي تحمل خصوصية معينة، كما هو الشأن بالنسبة لـ : «الكرفيلا». ووردت بالنص عدة إشارات إلى الأتراك والمسلمين (Mouros). ولم نتردد في ترجمة اللفظ الثاني بـ : «المغاربة» إذ أن المصرح، الذي يعرف البلاد معرفة جيدة بحكم إقامته الطويلة بها، يعني ذلك التمييز. وتفاديا لإثقال النص بالأسماء وتسهيلا لقراءتها، آثرنا كتابتها بالحروف اللاتينية، عدا بالنسبة للأسماء التي تكرر ذكرها أو السهلة النطق.

التــرجمــة :

في اليوم التاسع من شهر أبريل من سنة ألف وخمسمائة وإحدى وخمسين، بلشبونة، بقاعة الجلسات بمحكمة التفتيش المقدسة، حضر السيد المقدس، المحترم، الأب (Frey Jorge de Santiago)، وكذا السادة مندوبو محكمة التفتيش المقدسة، وأمروا بالمثول أمامهم (António Fernandez)، المزداد بمدينة (Portalegre)، والمقيم

(1) أحمد بوشرب، «محضر محاكمة بحار برتغالي من لدن محكمة التفتيش الدينية البرتغالية» مجلة كلية الآداب، فاس، عدد خاص بالتاريخ، 1985، «وثائق محاكم التفتيش الدينية البرتغالية، مصدر من مصادر الثقافة والعقليات بالمغرب»، مجلة بحوث، كلية الآداب، المحمدية، عدد 5، 1993. يمكن الاطلاع على المقالين في : أحمد بوشرب، وثائق ودراسات في تاريخ الغزو البرتغالي، الرباط، مكتبة الأمان، 1997.

بهذه المدينة منذ شهرين، والذي كان يسكن من قبل بطنجة، وأمروه بأداء القسم بالأناجيل المقدسة، وسألوه عما إذا سبقت له معرفة شخص يسمى (Vicente) كان يعيش بين المسلمين وأسر بمركب بـ : «الغرب»(2).

أجاب : إنه يعرفه بالفعل، وقد شاهده اليوم بسجن محكمة التفتيش هذه، لما كان هو (António Fernandez) يتحدث مع (Inácio Nunez)، وتعرف عليه لأن المصرح كان أسيرا لدى المسلمين منذ ثمان سنوات تقريبا، بعد أن استولوا على مركب كان فيه، وأنه لما هم المسلمون بأسره، ألقى المصرح بنفسه في البحر، فلحق به (Vicente) المذكور سباحة وأمره بتسليم نفسه لكي لا يقتلوه، الأمر الذي نفذه، وقد حمل (فيسانت) المصرح إلى اليابسة وحال دون قتله من لدن المسلمين، وأحسن إليه خلال مدة إقامته هناك، أي نصف سنة تقريبا، إذ كان يعطيه المال والقوت، وأشياء أخرى. وقد استولى للمصرح على أدعية للسيدة مريم كان يحملها، ورفض إرجاعها له، وقال له بأنه يرغب بدوره في حفظها. كما سمعه يتحدث مع المسيحيين الذين كانوا بتطوان. ولم يكن (فيسانت) متزوجا هناك، وكانت له حظوة لدى «الرايس» سيده، الذي كان يرغب في تزويجه بإحدى بناته، ويبدو له أنه كان آنذاك شابا تناهز سنه السادسة أو السابعة عشرة. وكان (فيسانت) المذكور يقول بأنه لا يرغب في الزواج، وأنه ينتظر فرصة، ولم يوضح له أكثر. ولم يقل غير هذا، وذكر أن (فيسانت) المذكور صديقه، وأنه أحسن إليه كما سبق أن صرح بذلك. وحررته أنا، (António Rodriguêz).

ثلاثة إمضاءات.

وفي اليوم التاسع من شهر أبريل من سنة ألف وخمسمائة وإحدى وخمسين، بلشبونة، بقاعة الجلسات بمحكمة التفتيش المقدسة، حضر السيدان : الدكتور (Ambrósyo Campello)، والسيد المجاز (Jorge Gonçalvez)، مندوبا محكمة التفتيش المقدسة، وأمرا بالمثول أمامهما (Joam Antam) المقيم حاليا بهذه المدينة، والذي تنصر خلال السنين الأخيرة.

وبعد أدائه القسم بالأناجيل المقدسة، سألاه عما إذا كان يعرف شخصا يسمى

(2) أي منطقة (Algarve)، بجنوب البرتغال، والإسم إسلامي الأصل، يحيل على التقسيم الذي كانت تعرفه الأندلس الإسلامية، والتي كان البرتغال يمثل غربها.

(فيسانت) يوجد هنا رهن الاعتقال بهذه السجن، أسر خلال السنة الفارطة بالغرب، والذي سبق له أن أسلم. قال إنه يعرفه بالفعل، وقد سبق له أن رآه بالجزائر منذ عدة سنوات حيث كان يسمى آنذاك (مامي) (Memy)، وكان في ملكية تركي، وكان آنذاك صبيا لا تتجاوز سنه حسب تقديره ثلاث أو أربع عشرة سنة. وقد شاهده فيما بعد بالعرائش في ملكية مغربي، وكان قد التحى. وكان يرافق سيده في مركبه، وكان هذا الأخير يثق فيه ويأتمنه على متاعه.

سئل عما إذا كان يعلم بزواجه هناك. أجاب بالنفي، وبأنه لم يعلم بزواجه آنذاك، وقد صاحبه مدة ثلاث سنوات. وكان شخصا طيبا لا يؤذي أحدا، ولن يوجد أحد يقول فيه سوءا. وكان بمركب سيده المذكور أسرى مسيحيون شاهده يعاملهم معاملة حسنة. وحررته أنا، (Paulo da Costa). وعن علاقته بالمتهم، صرح بأنه كان صديق (مامي) المذكور، وأضاف أنه شاهده بهذه السجن مرة أو مرتين بعد اعتقاله.

ثلاثة إمضاءات

و.9.و. [محضر] يخص (فيسانت) الذي اعتقل على يد السيد أسقف الغرب بمركب صحبة مسلمين آخرين.

في فاتح أكتوبر من سنة ألف وخمسمائة وخمسين، بلشبونة، تسلم (Inácyo Nunez)، قائد السجن، شخصا يسمى (فيسانت)، بعثه إلى هنا السيد أسقف الغرب بعد أسره هناك في مركب للمسلمين. وقد ادعى (فيسانت) المذكور أنه مسيحي أسلم. وبما أنه مسيحي أسلم، وبما أنه تسلمه فعلا، فقد أمضى هنا. وحررته أنا، (António Rodriguêz).

إمضاء

و.10و. في اليوم السادس من شهر غشت من السنة الجارية، ألف وخمسمائة وخمسين، بقرية (لاغوش)، بإقامة السيد الأسقف (Dom Joao de Mello)، أسقف الغرب، أمر السيد المذكور رجلا أسر رفقة مسلمين برأس (Sam Vicente) بالمثول أمامه، وطرح عليه الأسئلة التالية :

سأله أولا عن اسمه، فقال : (فيسانت)، وإنه مسيحي أسره أتراك بقرطاجنة في مركب جنوي، حيث كان في خدمة شخص لكونه كان يتيما. ومن هناك

حملوه إلى الجزائر. وقد أسلم خلال نفس السنة التي أسر فيها، وختن. ومنذ ذلك الوقت وهو في خدمة سيده بالسفن، وقد قال له مؤخرا جنوي مسيحي إنه أسر منذ ثمان عشرة سنة. وعاش من ذلك التاريخ مسلما متمسكا بالفرائض الإسلامية، بحيث صام شهر رمضان منذ بلوغه، وكان يرافق سيده إلى المسجد ويفعل كل ما يفعله.

سئل عما إذا كان يحمل في عنقه صرة من تراب [قبر] مسلم، فأجاب بالنفي وبأنه لا يتذكر ذلك.

سئل عما إذا كان يحفظ صلاة : (Pater Noster) و(Ave Maria)، فأجاب : نعم، ورتلهما. وذكر أنه لم يكن يرددهما بانتظام، مما جعله ينساهما.

سئل عما إذا كان على اتصال بالمسيحيين، وعما إذا كان يحسن إليهم كلما استطاع إلى ذلك سبيلا، فرد بأنه اعتاد بالطبع الإحسان للجميع (و.10ظ.) سواء كانوا مسيحيين أو مسلمين أو يهودا.

سئل عما إذا سبق له أن أسر مسيحيين، وعما إذا كان قد أحسن إليهم. أجاب بأنه ساعد، سواء بالمشرق أو من المضيق إلى هذا الربوع، في أسر مسيحيين كثيرين إلى حد يتعذر عليهم تذكرهم، وأنه كان آنذاك مرفوقا باستمرار بسيده، باستثناء هذه المرة التي اعتقل فيها الآن، والتي كان يرأس خلالها المركب. [وأضاف] أن سيده لم يرافقه خلال رحلة أخرى، وإنما حمل معه مغربيا صاحبه للقيام بما يلزم، وأنه يتمنى أن يسجل ضمن حسناته شراؤه الخبز والجبن والماء العذب لأولئك الأسرى.

سئل عما إذا كان يعتبر نفسه خلال كل المدة التي قضاها بين المسلمين مسيحيا. قال بأنه كان يعتبر نفسه دائما مسيحيا، وأنه وإن كان ظاهره مسلما، فإن باطنه مسيحي.

سئل عما إذا سبق له أن أسر مسيحيا يسمى (Diogo Rodriguêz)، يقيم حاليا بـ : (Puerto de Santa Maria)، لما كان عائدا من سلا، وحمله معه بضعة أيام في مركبه. أجاب أنه خرج يوما بالفعل من سلا في مركب رفقة سيده، وترك هناك (Diogo Rodriguêz) المذكور رفقة «كرفيلته»، بينما التحق هو في مركبه بالعرائش. وبالمضيق التقى (Diogo Rodriguêz) المذكور، ولما هم هو وسيده

بالاستيلاء على الكرفيلا (و.11و)، صاح المذكور : «مامي، مامي، لماذا تريد إيذائي، ألا يكفيك التسريح الملكي الذي أحمله ؟». وآنذاك ألقى Diogo Rodriguêz) المذكور بالقارب في اليم والتحق بهم. وبعد أن تشاور [مامي] وسيده مع باقي المسلمين بشأن إطلاق سراحه، قرروا اعتقاله لكي لا يخبر سكان قادس بوجودهم بتلك الربوع. لذا حملوا معهم (Diogo Rodriguêz) المذكور وصبيا كان برفقته، وبعثوا بالكرفيلا إلى العرائش حيث اقتادها إلى هناك ثلاثة مسلمين بقوا في انتظارهم إلى حين عودتهم، وما أن عادوا إليها حتى أطلقوا سراح (Diogo Rodriguêz) المذكور ومرافقه وكرفيلته. ومن هناك توجهوا إلى قادس دون أن يسلبوه شيئا أو أن يلحقوا به أي أذى.

سئل عما إذا كان يتذكر أن مسيحيين عابوا عليه بعض المرات إساءته إليهم رغم أنه مسيحي، ومن أبوين مسيحيين. قال بأن كل ما كانوا ينصحونه به هو عمل الخير كلما أكمنه ذلك، والفرار إن أمكن مع المسيحيين، وكانوا يشددون على أن الملك سيحسن إليه.

سئل عن اسمه الإسلامي. قال إن اسمه المسيحي هو (فيسانت)، وأنهم سموه يوم أسره (مامي)، وهو الإسم الذي احتفظ به إلى الآن (و.11ظ.).

سئل عن الغاية التي جاء من أجلها لهذه الربوع خلال هذه الرحلة الأخيرة، فقال إن قائد سلا بعثه صحبة هؤلاء المسلمين البالغ عددهم ثلاثة وثلاثين للمضيق قصد محاولة أسر من يمكنه أن يطلعهم على مآل السفينة التي أسرت له بـ (Tavira)[3]، وأنه لما وصل للمضيق واجهته الرياح الشرقية بعنف، إلى حد تعذرت عليه العودة إلى سلا أو العرائش، الأمر الذي فرض عليه الملاحة بهذه الربوع. ولما شاهد الساحل قبل محاذاة [مدينة] (Faro)[4]، حاول الاقتراب من اليابسة، إلا أن الكرفيلات[5] طاردته، ففر خلف الرأس[6]، ونزل إلى اليابسة، لا

(3) مدينة ساحلية بالجنوب البرتغالي.

(4) أكبر حواضر «الغرب» البرتغالي.

(5) أي الأسطول الذي سخره البرتغال لحماية المضيق ولمطاردة السفن التركية والمغربية التي كانت تضايق الملاحة التجارية وتعرض السواحل البرتغالية لغارات المجاهدين. ومعلوم أن الكرفيلات مثلت أهم وسيلة اعتمدت في الكشوفات البحرية لكونها تعتمد على طاقة الرياح والتيارات البحرية، وليس على التجديف كما كان عليه الأمر في البحر الأبيض المتوسط.

(6) رأس Sam Vicent بأقصى الجنوب الغربي للبرتغال.

خوفا منها، أو من الرياح الشرقية، ولكن لاعتقاده أنه لن يتعرض لأي أذى طالما أنه مسيحي. وأضاف أن أربعة أو خمسة من المسلمين المرافقين له ممن يمكن افتداؤهم بالمال، ويمكن أن يبقوا في ملكية الملك إلى حين افتدائهم.

سئل : إذا كان صادقا في النية التي ادعى، فلماذا لم يفعل ذلك من قبل، علما بأنه أتى عدة مرات إلى هذه المنطقة، وحاداها دون أن يعمل على الالتحاق بها، وعما إذا كان قد رأى الكرفيلات، وعن السبب الذي جعله يفر منها. قال : لخوفه من أن تغرق الكرفيلات سفينته، أو أن يقتله بحارتها، وأنه لم ينزل إلى اليابسة في مكان آخر لأن الوقت كان نهارا، ولأنه خاف أن يقتلوه.

سئل عن الدين الأسمى والأفضل في نظره، أو هو الدين المسيحي أم ملة محمد، وعن الدين الذي ينوي الإيمان به واتباعه ؟ أجاب بأنه يبدو له أن الدين المسيحي أفضل[7]، وأنه يرغب في أن يكون مسيحيا وأن يعيش كذلك (و12و.).

سئل : إذا كان يرغب فعلا في العيش بتلك الصفة، فكيف يبرر تمسكه بالإسلام إلى اليوم. قال بأنه ترجى سيده بأن يسمح له بافتداء نفسه، وقد اقترح عليه مائة وعشرين دوقة بكل من تطوان والجزائر، إلا أنه رفض، وتعذر عليه الفرار.

سئل عن الأشخاص المسيحيين الذين يعرفهم، والذين قد يكونون سمعوه يعبر عن رغبته في افتداء نفسه والعودة إلى بلاد المسيحيين، أو شاهدوه يحسن إلى هؤلاء، والذين يمكنهم أن يشهدوا على ذلك. قال : إنه لا يعرف بهذه البلاد أحدا يمكن أن يفعل ذلك.

سئل عن سنه، ومسقط رأسه، فرد بأن البعض يقولون له بأن سنه تبلغ الثانية والعشرين، وأن آخرين يقدرونها بأكثر، وأنه غير متيقن من ذلك. ويبدو من مظهره أنه ابن الثلاثين سنة تقريبا، وأضاف أنه من جنوة. ولم يقل غير هذا، كما أنه لم يسأل أكثر مما ذكر. وحررته أنا، (Francisco Jorge)، المدرس بمدرسة

(7) يجب أخذ هذا التصريح بكثير من الحيطة والحذر للخوف الذي كانت محاكم التفتيش تحدثه لدى كل من يسقط في شباكها. لقد كانت تلك المحاكم تولي أهمية خاصة للاعتراف، الأمر الذي جعل المحاكمين يعترفون بخطايا لم يقترفوها لتقليص مدة الاعتقال. راجع دراستنا : مغاربة في البرتغال خلال القرن السادس عشر، منشورات كلية الآداب الرباط.

أسقفية شلب[8]، وذلك بأمر من السيد الأسقف (...).

ثلاثة إمضاءات

(و.14و.) في اليوم السادس من شهر غشت الجاري، من سنة ألف وخمسمائة وخمسين، بقرية (Lagos)، حضر (Diogo Balhestro)، القشتالي، الذي يدعي أنه من (Puerto de Santa Maria)، ومثل أمام السيد الأسقف، (Dom Joao de Melo)، أسقف الغرب، وقال إنه يعرف معرفة جيدة علجا يحتجزه السيد الأسقف المذكور ببيته، أسر خلال الأيام الأخيرة، وأنه يعرف الأضرار التي ألحقها بالمسيحية. وفور ذلك أمره السيد المذكور بأداء القسم بالأناجيل المقدسة التي وضع عليها يده، وذلك لكي يقول الحق بشأن كل ما يعرفه عن القضية، وعما سيسأل عنه.

قال بعد ذلك بأنه كان في الأسر بسلا خلال ستة أشهر، وهناك تعرف على العلج المذكور الذي كان يحمل إسما إسلاميا هو (مامي). وقد أخبره علج آخر كان يقيم هناك ويسمى (علي)، وكذا نجار يسمى («المعلم» منويل)، كان من مسقط رأس العلج المذكور، بأنه من أصل مسيحي، وأنهما يعرفان أبويه، وأن سنه لم تكن تتجاوز الثانية عشرة يوم أسره، وأن (مامي) العلج المذكور دفعته حقارته وتمسكه بالإسلام يوما إلى مغادرة سلا على رأس سفينة كان يقودها، والاستيلاء على كرفيلتين كانتا محملتين قمحا أرسله الملك، عاهلنا، إلى مازيغن[9]، وعاد بهما في نفس اليوم، وأسر بهما ستة عشر نفرا أو أكثر، أكره صبيين منهم على اعتناق الإسلام. (و.14ظ.) وبينما كان أحد الصبيين يوما يأكل مع الشاهد ومع مسيحيين آخرين، أقبل (مامي) المذكور وأحد مسؤولي المسلمين وجرا الصبي من شعره عقابا له على تناوله الطعام مع النصارى. وفي أحد الأيام، نقل المسلمون مركبا من فاس إلى سلا عبر نهر المعمورة[10]، وما أن عاد مامي وسيده حتى شرعا في

(8) Silves، بجنوب البرتغال، عاصمة غرب الأندلس خلال الوجود الإسلامي بها.

(9) Mazagao أي الجديدة الحالية، وهو الإسم البربري الذي كانت تعرف به خلال القرون الوسطى.

(10) نهر سبو، والإشارة تفيد اعتماد النهر في الملاحة من فاس إلى المعمورة، أي المهدية الحالية، الأمر الذي أكده البحار البرتغالي Pacheco Pereira في مطلع القرن السادس عشر بالنسبة للسفن الصغيرة الحجم وخلال فترة سقوط الأمطار. والظاهر أن السفينة المجلوبة من فاس إلى سلا صنعت بالمدينة الأولى اعتمادا على خشب غابات بادس كما أشارت إلى ذلك تقارير برتغالية.

شتمه ونعته بالكلب، وقالا له بأنه يصلح السفن، وبمقدوره أن يسد ثقوب ذلك المركب ويمنع تسرب الماء إليه، إلا أنه يدعي عدم القدرة على ذلك، وأنهم أصلحوه دون عونه. وشاهد مرة أخرى دخول (مامي) وسيده في مركبين بعد أن استوليا على سبعة أو ثمانية مراكب من (سان لوكار) وقادس. وكان سيده قد وضع كل الأسرى في كرفيلا محملة خمرا وكلف (مامي) المذكور بالعودة بها إلى سلا، وهو ما لم يتمكن منه بسبب الرياح التي أرغمته على التوجه إلى العرائش حيث انتظر سيده. وقد لام الشاهد ومسيحيون آخرون كانوا هناك (مامي) المذكور على عدم مساعدته للنصارى على الفرار طالما أنه قادر على ذلك، فسبهم ونعتهم بالكلاب وقال لهم بأنه مسلم وليس مسيحيا، وأنه يتعيش من عمله. وسمعه عدة مرات يردد بأنه سيأسر كل المسيحيين وسينقلهم جميعا إلى بلاد البرابرة. وفي مرة أخرى، وبينما كان (مامي) المذكور يأكل مع الشاهد وأخيه، سقطت من عنقه صرة كان بها قليل من التراب يتخذها تميمة، فسأله الشاهد عنها، فرد عليه (مامي) المذكور بأن بها ترابا من قبر (و.15و.) ولي مسلم مدفون بالمعمورة، وأن من يحمل ذاك التراب لن يأسره المسيحيون ولن يغرق. ولما كان (Diogo Rodriguêz)، المقيم بـ (سانتا ماريا) محجوزا بسلا هو ومركبه، توصل بالترخيص الملكي قصد التوجه إلى قشتالة، فشرع في التأهب للخروج من هناك. وما أن غادر الميناء حتى لحق به (مامي) المذكور واعتقله واقتاده إلى العرائش حيث ترك مركبه بمن كان معه، وحمله معه مدة خمسة عشر يوما أكرهه خلالها على إطلاعه على الموانئ والمناطق التي يمكنه مباغتتها..، وذلك قبل أن يرجعه إلى العرائش ويعيد له مركبه. وغادر مرة أخرى سلا قصد الاستيلاء على كرفيلا كانت تبحر بمحاداة المدينة، إلا أنه عجز عن ذلك لسوء الأحوال الجوية. ولما عزم عل دخول الميناء غرق كل من كان معه لعنف الأمواج، ولم ينج غيره.

سئل عن علاقته بالمعني بالأمر، فقال بأنه لا يكنُّ له أي عداء، وإنما قال الحقيقة، وإن كان يلومه على إساءته للمسيحيين رغم أنه منهم. وحررته، أنا، (Francisco Jorge)، المدرس بالمدرسة، بكتدرائية (شلب)، وذلك بأمر من سيادته.

إمضاءان

(و.15ظ.) في اليوم الثامن من شهر غشت، من سنة ألف وخمسمائة وخمسين،

في مقر إقامة السيد الأسقف المذكور، بهذه القرية (لاغوش)، مثل أمام سيادته (Sancho Manojo) القشتالي، المزداد والمقيم حسب قوله بميناء (سانتا ماريا)، المتزوج، ابن الثلاثين سنة حسب قوله، وحسبما يبدو عليه، ومهنته بحار. وبعد أداء القسم بالأناجيل المقدسة التي وضع عليها يديه، وعد بقول الحق بشأن ما سيسأل عنه.

سئل عما إذا كان يعرف العلج المذكور، وعما يعرف عن أفعاله ببلاد المسلمين. قال (Sancho Manojo) المذكور إنه حينما كان أسيرا ببادس منذ ثمان سنوات، تعرف على العلج المذكور الذي كان يسمى مامي، والذي كان آنذاك في خدمة سيده التركي. وقد علم من «الرايس» المسمى (Gerónymo)، الذي كان قائد سفن ملك بادس[11]، أن (مامي) المذكور كان مسيحيا، وأنه يعرف أبويه اللذين هما من ساحل جنوة، وأنه خلال كل المدة التي عرف فيها ببادس العلج (مامي) المذكور، عرفه مسلما يقوم بالطقوس الإسلامية، وأنه كان مسؤولا عن الأسرى المسيحيين، الذين كان يضع لهم السلاسل خلال الليل، ويوجههم للعمل خلال النهار، وكان يسيء معاملتهم إلى حد أنه كان أقسى عليهم من سيده. وقد علم أنه غادر مرتين بادس رفقة سيده، كانا خلال أولاهما في مركب من سعة اثني عشر مقعدا، وكانا خلال الأخرى في ثلاثة مراكب هاجما بها البلاد المسيحية، وأسرا في المرة الأولى ثلاثة وثلاثين برتغاليا أو أكثر كانوا يرافقون الجير الموجه إلى سبتة، وأسرا في المرة الثانية سبعة عشر مسيحيا. وقد عرفه خلال الخمس سنوات التي قضاها هناك. ولما كان الشاهد يتحدث إلى العلج المذكور، أخبره بأن له بسلا ثلاثة أبناء (و.16و.). وعن علاقته بالمبلغ عنه، صرح بأنه لا يريد له أي مكروه، وأنه أكل وشرب معه عدة مرات ببيت «الرايس» (Gerónymo) المذكور، إلا أنه يكرهه بسبب الإساءات التي ألحقها بعقيدة السيد المسيح وبمعتنقيها، وإن لم يؤثر ذلك في صحة أقواله. وحررته أنا، المدرس بالمدرسة.

إمضاءان

(11) أي بوحسون الوطاسي الذي كان مستقلا بتلك «المملكة». ومعلوم أن حجرتي بادس احتلتا من لدن الإسبان سنة 1508، الأمر الذي أدى إلى إخلاء مدينة بادس، وأن الأتراك حرروهما، الأمر الذي أنعش بادس وجعل منها مركزا جهاديا أساسيا في الحوض الغربي للمتوسط. وقد أعاد الإسبان احتلال الحجرتين من جديد سنة 1564.

(و.17و.) في اليوم الثالث والعشرين من شهر أكتوبر من سنة ألف وخمسمائة وخمسين، بلشبونة، بقاعة الجلسات بمحكمة التفتيش المقدسة، حضر السيدان المندوبان وأمرا بالمثول أمامهما (فيسانت) الجنوي، المعتقل بسجن محكمة التفتيش المذكورة، والذي أرسله منذ أيام السيد أسقف الغرب بعد أسره هناك بصفته علجا. وبعد امتثاله، أمراه باسم السيد المسيح وأمنا الكنيسة المقدسة أن يطلب العفو عن خطاياه، وأن يعترف بها كاملة، ذلك أنه يعلم مدى الإساءة التي ألحقها بالسيد المسيح، والضرر الذي ألحقه بالمسيحية.

قال : لقد أسلم ببلاد الترك، بالجزائر، بعد أسبوع من أسره، وهناك غيروا له الاسم واللباس. وذكر أنه كان يسمى (فيسانت)، وأنهم أطلقوا عليه اسم (مامي)، وحلقوا له رأسه وغسلوا له كل جسمه بالماء الدافئ. وهو لا يتذكر سنه آنذاك، وإن كانت أمه تقول له بأنه كان يبلغ السادسة عشرة ويقرب من السابعة عشرة، وأن من أسره قدر سنه بالثامنة عشرة، وهو ما أخبره به مؤخرا بـ : «الغرب» مسيحي جنوي كان في المركب الذي أسر فيه قرب قرطاجنة، (و.17ظ.) حيث كان [المصرح] يعمل رفقة صبيان آخرين، كان أصغرهم. وقد أسرته أربعة مراكب تركية. وبعد أن أدخلوه الإسلام ختنوه بعد سنة أو أكثر، ولم يفعلوا ذلك من قبل لكونه كان بالبحر مدة ثلاثة أشهر، وقضى سبعة في المرض باليابسة. وبعد اعتناقه الإسلام، شرع في القيام بالفرائض الإسلامية، وكان قد بلغ الخامسة عشرة. وقد واظب على تلك الفرائض منذ السن المذكورة، كالصيام والصلاة بالمسجد والوضوء وغير ذلك، لأن المسلمين غير ملزمين بها قبل تلك السن، كما أن السلطات القضائية لا تلزمهم بها، وأن القيام بها يتم بمحض إرادة الفرد دون إكراه(12).

سئل عما إذا كان يعتبر تلك الطقوس تفيد فاعلها، وعما إذا كان يرتاح للقيام بها، فأجاب بأنه كان يعتقد ذلك، وأنه كان يسعد بالتمسك بها، وذلك لكونه كان منذ أسره يسمع بأن المسلمين والأتراك والمسيحيين إخوان، وأنه إلى حدوث سنته العشرين، لم يكن يستطيع التمييز بين الدين الإسلامي والمسيحية ليمكنه بناء على ذلك تفضيل هذا الدين على ذاك، وكان يؤمن فقط بما كان الأتراك والمغاربة

(12) يشير المصرح إلى عدم وجود محاكم تفتيش بالبلاد الإسلامية.

يقولونه له، وأنه لذلك كان يعتقد بصحة الدين الإسلامي وطقوسه حتى سن العشرين كما سبق ذكره، وأنه منذ تلك السن، وبعد أن أصبح على اتصال بالمسيحيين، تبين له مدى سوء الديانة الإسلامية، وسمو (و.18و.) المسيحية، وأنه منذ ذلك الوقت وهو يرغب في الالتحاق بالبلاد المسيحية، ويعمل على ذلك، وأنه لما وصل راهب إلى بلاد المسلمين منذ خمس أو ست سنوات قصد افتداء الأسرى، اتصل به (فيسانت) المذكور بتطوان وأطلعه على الظروف التي أسر فيها، والتي اعتنق فيها الإسلام، وطلب منه تسليمه رسالة يطلع عليها المسيحيين الذين قد يحاولون اعتقاله أو إذايته في حالة مجيئه رفقة سيده إلى البلاد المسيحية، ولكي يتفادى كذلك الأذى في حالة تمكنه من الفرار من مركب سيده. وقد حرر له الراهب المذكور تلك الرسالة التي حملها معه مدة ثلاث أو أربع سنوات إلى أن تلاشت بسبب البلل. وأضاف أن الراهب المذكور سلم لشاب برتغالي أسلم وأصبح يسمى (علي) رسالة مماثلة، وأنه أسر خلال إقامته بالبلاد الإسلامية عددا من النصارى، يتذكر من بينهم اثنين كان يثق فيهما أكثر، وهما «الرايس» (مانويل الإيطالي الأسير، وكذا (Seijam Gaspar)، المنتمي للمناطق الشرقية، والذي كان يصنع السفن، وأنه كان يتحدث أكثر مع هذين الشخصين اللذين كانا يثنيان على الديانة المسيحية، وعلى بلادها. وأضاف أنه لا يتذكر غير ما صرح به في هذا الاعتراف، وأن المسيحيين الآخرين الذين يساعدون سيده في أسر النصارى هم : (Francisco de Freitas) وابنه، وسبعة أشخاص آخرين يبدو له أنهم (و.18ظ.) من الغرب، وأن الشخص المذكور عاد إلى بلاده. وطلب العفو والمغفرة عن كل ما ذكر. وحررته أنا، (Paulo de Costa).

سئل عما إذا سبق له أسر كرفيلات بالبحر كانت محملة قمحا موجها إلى مازيغن، وعما إذا كان سيده حاضرا وقتذاك. قال إنه منذ أربع سنوات، خرج من سلا على رأس خمسة مراكب[13] فاستولوا على كرفيلا مسيحية محملة قمحا، يبدو له أنها كانت متجهة صوب مازيغن، وأن سيده لم يكن معه، وأنه كان مكرها من لدن القائد الذي كان يملك المركب الذي كان فيه، وأنه لم يكن يرأس

(13) ترجمة غير دقيقة لـ : (Duas fustas e tres ?)

الأسطول الذي كان يقوده مسلم يسمى (Papaso)، وأنهم أسروا في تلك الكرفيلا ثمانية مسيحيين.

سئل عما إذا كان قد أرغم صبيين منهم على اعتناق الإسلام، فأجاب بالنفي، وأنهما لم يكونا تحت سلطته، وأن القائد هو الذي فعل ذلك. سئل عما إذا سبق له – وقد كان يرافق فقيها – أن جر ذاك الصبي من شعره بعد أن شاهده يوما يأكل مع المسيحيين، أجاب بأنه لم يسبق له أن فعل ذلك.

سئل عما إذا سبق له على إثر [جلب مركب] عبر نهر المعمورة أن سب مسيحيا كان يصلح شقوق السفن، ووصفه بالكلب لكونه أنكر معرفته بذلك، أجاب بأنهم التجأوا فعلا لذلك الشخص قصد إصلاح المركب، غير أنه لا يتذكر نعته له بذلك النعت وحررته أنا، (Paulo da Costa).

أربعة إمضاءات

مسألة الجهاد البحري
بين القرصنة المشروعة ولصوصية البحر

حسن أميلي
كلية الآداب ــ المحمدية

نظرة عامة :

بدأ بروز الحضور الإسلامي في المجال الملاحي منذ السيطرة على الساحل الشمالي والشمال إفريقي خلال ق 1هـ/7م، الأمر الذي جعل الدولة الإسلامية معنية مباشرة باستغلال المجال المتوسطي، ومجبرة على خلخلة الاحتكار المسيحي فيه كبعد استراتيجي واقتصادي، رغبة في فك طوق الحصار المضروب على إمكانيات الإشعاع السياسي والثقافي الجديد.

وبانتقال حدود التماس إلى المجال البحري، سيكون لزاما على الطرفين تأسيس قاعدة المواجهة في الحوض المتوسطي، في صورة حروب كبرى مباشرة في حالة التوازن التي قلما تحدث، أو في صورة حروب صغرى غير مباشرة في حال اختلال موازين القوى، وسيضطلع بهذه المهمة قباطنة القرصنة المسيحيون ورياس الجهاد البحري المسلمون كلما اشتدت القبضة السياسية على المجال المائي وكلما ألزم الأمر زحزحة وضعية الواقع المفروض.

وفي هذا الإطار برز قراصنة كورسيكا وجزر البليار وجنوب فرنسا وغرب إيطاليا إبان فترة التفوق الإسلامي في الحوض الغربي للمتوسط (ق 6-7هـ/12-13م). وبالمثل بروز مجاهدي قواعد شمال إفريقيا عند خضوع هذا الحوض للسطوة الإسبانية (ق 10هـ/16م)، وبموازاة معهم فعالية الحضور القرصني المسيحي في مجال النفوذ العثماني في الحوض الشرقي مع فرسان القديس يوحنا انطلاقا من قاعدة رودس ــ والذين نقلوا نشاطهم فيما بعد إلى جزيرة

مالطا ــ إلى جانب نشاط قراصنة البحر الأسود[1].

إن هذه المناوشات المتسمة بغياب المواجهة المباشرة بين الأساطيل النظامية الإسلامية والمسيحية سوف تجعل من الفعل القرصني والجهادي ليس واقعا مقبولا من الطرفين فحسب، بفضل الدعم الرسمي المقدم له، وإنما بروزه كشكل من أشكال حرب الاستنزاف على مختلف المستويات، والتي سوف يكون تصعيدها تدريجيا إلى حين تتويجها بمواجهات مباشرة (معركة بريفنرا ــ ومعركة ليبانطو 1571).

إن هذا النوع من المواجهات سوف يعرف خفوتا بعد سنة 1571، مع ترسخ دور المحيط الأطلنتيكي كمجال جديد للحركتين الاقتصادية والسياسية العالميتين. بعيدا عن أية مشاركة ملموسة للعالم الإسلامي، وموات البحر الأبيض المتوسط وضعف مردوديته، وهو ما سيلزم طليعة البحرية الإسلامية ــ في غمرة انشغال الأساطيل المركزية ببحار الشرق المتوسطة ــ تشجيع سفنها على تعقب العدو في مجاله الحيوي، الحوض الغربي المتوسطي، والمحيط الأطلنتيكي) ومجابهته بأسلوب قديم في عمقه، ومتجدد في وسائله وفعاليته : «الجهاد البحري»، والذي ستكون له انعكاسات عالمية الصبغة على صعيد سياسات الدول وتحالفاتها، كما على صعيد الذهنيات والاعراف الاجتماعية وستدفع بالمؤرخين الأوربيين، معاصرين ومحدثين، إلى الاهتمام بموضوعه، ومحاولة تسليط الضوء عليه، وعلى نتائجه وغاياته، مما جعل مفهومه ــ بناء على النظرة العدائية ــ تشوبه شوائب شتى، ويتراوح مدلوله بين القرصنة المشروعة واللصوصية البحتة.

ــ الجهاد البحري بين القرصنة واللصوصية ــ مفاهيم :

إن المتطرق لميدان الملاحة العسكرية الإسلامية تفرض عليه خصوصية الموضوع تسليط الضوء بداية على مفهوم «الجهاد البحري» من خلال قياسه بالمرادفات المتنوعة المعتمدة في المؤلفات المهتمة به.

فرغم مسارعتنا إلى تبنيه كمصطلح أجدر بالتناول من غيره، اعتبارا لشأنه على أسس دينية ــ عسكرية ــ فإنه يفرض علينا طرح السؤال حول مدلول

(1) Dan Pierre (h.P.) «Histoire de Barbarie et ses corsaires» — 2e ed. Paris 1649 p.

مصطلحي القرصنة (Course). ولصوصية البحر (Piratene) ومرادفاتهما المختلفة، وغايتنا في ذلك هي مناقشة اضطراب المؤرخين المهتمين في إطلاق كلا الاصطلاحين على نشاط الجهاد البحري بالرغم من تباعدهما على صعيد المدلول والقوانين والأعراف، مستندين في ذلك فقط إلى التشابه الواضح على مستوى الشكل والنتائج، وبالتالي فإن هذا يلزمنا بطرح أي المفهومين هو أقرب إلى مدلول الجهاد البحري ؟

وهذا الأمر سوف يتطلب منا تحقيق المقابلة بين خصوصيات الجهاد البحري ووزائعه المؤسس عليها من جهة، وخصوصيات وأسس كل من القرصنة ولصوصية البحر من جهة ثانية، بغاية وضع الجهاد البحري في إطاره الموضوعي التاريخي.

فإذا كان المفهوم المتعارف عليه في الكتابات التاريخية الإسلامية إزاء الحرب البحرية ضد السفن والشواطئ المسيحية، هو «الجهاد»، بكل ما تحمله الكلمة من صفة التقديس والوازع الديني من أجل الذوذ عن راية الإسلام ومصالح الأمة من جهة، ومن حماسة وطواعية واستعداد للأسر أو الاستشهاد، ورغبة في الإضرار بالعدو وتحقيق الغنيمة على حسابه، فإن المصادر والتآليف المسيحية قد استعملت — حسب درجة موضوعيتها — عدة مصطلحات تتفاوت من حيث مفاهيمها بين الإقرار بشرعية هذه العمليات الجهادية، وبين إدراجها في عداد أعمال الإجرام واللصوصية المباشرة.

بل إننا نجد أن هذه المصطلحات قد عرفت لديهم تفاوتا تناقضيا أحيانا، فاكتسب مصطلح قرصنة (Course) لدى إسداله على الجهاد البحري صفة الحرب القانونية لدى البعض[2]، ومرادفا خالصا للصوصية غير المشروعة لدى البعض الآخر[3]، وبالتالي اختفت خصوصيات المجاهد البحري في خضم هذا التناقض.

وهكذا تعددت ألقاب المجاهد البحري، باختلاف كبير، فهو قرصان

---

(2) Des Champs Hubert. «Pirates et Plibustiers» — P.U.F. (Que sais-je ?) — Paris 1952. p. 6 et De Costries Henri. «Les corsaires de Salé» — Revue des deux mondes — fev 1903 — p. 828.

(3) Coindreau Roger : «Les corsaires de Salé» — Paris 1948 — P. 13.

(Corsaire)[4] رديف المتطوع البحري العسكري، بمثابة محارب قانوني يزاول مهمته بطلب أو بترخيص من قبل إحدى القوات المتحاربة، بهدف التضييق على الملاحة التجارية للخصم والإضرار بمصالحه وأسس قوته[5]، وهو بذلك ينظر إليه كجندي طليعي يخدم مصالح السلطة التي يأتمر بأمرها، ويحافظ على ديمومة الصراع بديلا عن القوات النظامية.

وينعت أحيانا بلص البحر (Pirate)[6]، اعتبارا لمجهوداته المبذولة لتهديد طرق المواصلات البحرية ولقواعدها، بغاية الاستحواذ على خيرات الآخرين وسرقة متاعهم، ولكون وجوده وشروط بقائه واستمراريته مرهونة بنجاح نشاطه الإجرامي ؛ وهو على العموم شخصية مصلحية ذاتية على حساب المنفعة العامة بلا قيد أو شرط.

ويستعمل في حقه أيضا لفظ مقارب لذلك، مرادف لصفة الخارج على القانون (Porban)[7]، لأنه لا يحتكم إلا لقانونه الخاص القائم على العنف والشطط عند مزاولته لحملاته البحرية ضد مختلف القوافل التجارية الملاحية، خروجا عن أعراف القانون الملاحي العام. وضدا عن كافة الآخرين. كما سمي أيضا بمحصل الغنائم (Plibustier)[8] لأن هدف مهنته يتحدد في اجتناء الربح وتكديس الثروة عن طريق الاستحواذ على أموال وبضائع التجار. ويستعمل في حقه أيضا مفهوم المخادع والمحتال (Ecumeur)، لأن أساليبه العملية عند الاعتراض تفرض عليه البراعة في

---

(4) نسب المؤرخون القدماء لفظ Corsaire إلى اسم جزيرة كورسيكا (Corse)، لأن سكانها اشتهروا بالاستيلاء على ممتلكات غيرهم ويؤكد الأب دان أنه اشتقاق من الأصل اللاتيني (Currere)، الذي يرادفه فعل (Courir) في معنى انظر Dan. op, cit., p. 9

(5) Des Champs. op. cit., p.6

(6) يقدم الاب دان لفظ Pirate مشتقا عن الأصل اللاتيني (Pyra)، الذي يفيد معنى مشابها للغش والخداع. في حين يرده Des Champs مشتقا عن اللفظ (Pirata) واللفظة اليونانية (Pérutes). والأصل المشترك (Piran) الذي يرادفه فعل (Essayes).

انظر Dan — p. 9 et Des Champs — p. 6.

(7) Des Champs — p. 6.

(8) لفظة Plibustier ترجمة اللفظة الانجليزية (Plibuter) المقتبسة أصلا عن الكلمة الهولندية (Vrijbueter).

انظر : Ibid. p. 6.

ابتكار الخدع والحيل من أجل استغفال طرائده، وتحقيق المغنم عليها بأقل كلفة ومجهود ممكنين[9].

إن تعميم هذه الصفات وجعلها مرادفة بعضها للبعض أثناء الحديث عن رجل الجهاد البحري، لا يفسره إلا الحكم المجاني غير الموضوعي المقتصر على التشابه في الطرق والوسائل والنتائج المباشرة من جهة، ولا مبالاة المهتمين بالتركيز على الخلفيات والمنطلقات التي تأسس عليها الجهاد البحري، واعتمادهم الحكم على أولئك الفاعلين البحريين بكونهم مجرد مغامرين انفراديين أو منظمين في إطار عصابات إجرامية احترافية، لا تقوم على مبدإ، ولا تقر بقانون، ولا تحترم ميثاقا، وغاية همها هي الاغتناء على حساب الأساطيل التجارية وعلى حساب أفرادها، وفي الوقت ذاته نجد هؤلاء المؤرخين يميزون فيها قراصنة دولهم، ممجدين صفتهم تلك ــ حرب لصوصية البحر ــ جاعلين منها ضربا من البطولة والإقدام الوطنيين، ووساما على صدر ممتهنيها[10]، ولاسيما العاملون منهم ضد المصالح الإسلامية، وخير مثال على ذلك قراصنة البحر الأسود في الشرق[11] وفرسان مالطا في الحوض المتوسطي.

ــ الجهاد البحري بين القرصنة ولصوصية البحر ــ مميزاته :

إذن، يبدو التميز جليا حينما يتعلق الأمر بالتدقيق بين شكلي الاعتراض البحري للسفن التجارية أو الهجوم على السواحل اللذين تمثلهما لصوصية البحر، والقرصنة، فقد اندرج في عداد الفصل غير المشروع كل ما تنطبق عليه شروط الإخلال القانوني والأعراف الملاحية المدنية والعسكرية التي تتداول صفات القائمين بها في التسميات المرادفة للص البحر، باعتبارهم رجال مغامرة وعنف لا مبرر له سوى القتل لحسابهم الخاص بعيدا عن خدمة أية سلطة رسمية أو هدف مشروع[12]،

---

(9) Coindreau. op. cit., p. 17.

(10) Des champs. op. cit., p. 6.

(11) يقول الأب دان عن هؤلاء : «رغم إنه تم إدراجهم كلصوص بحر كبار، فمع ذلك لا يجب لومهم بتأنيب على عملياتهم القرصانية لأنهم مسيحيون، ولأنهم لا يقومون بذلك إلا ضد أعداد الذين...». انظر .Dan. op. cit., p. 10

(12) Coindreau — p. 15.

وغاية أهدافهم هو الاغتناء على حساب الضرر العام ؛ وبالتالي تكون كافة السفن والسواحل ــ بلا استثناء ــ عرضة لهجماتهم وغاراتهم الخاطفة. وهذا ما يدفع فيبتر (Webter) إلى تقديم تعريف مختصر للص البحر بقوله : «هو ذاك الذي بواسطة العنف الشديد يستولي في البحار على ممتلكات شخص آخر ولص البحر بصفة خاصة هو من يجعل من مهنته الاعتراض بهدف السرقة والنهب ؛ إنه قاطع الطرق البحرية، وهو أيضا لص الميناء»[13].

ومن هذا التعريف لم يكن غريبا أن يرى في لص البحر مجرما أبدى الخروج عن القانون، وفردا من حثالة المجتمع المتمدن، الشيء الذي يجعله يؤطر الخيال العام بفزيولوجيته الخاصة، ومظاهره غير السوية، ومسلكياته المرضية، سواء في تصور سحنته، وفظاظته الإجرامية التي لا توازيها إلا بشاعة الخلقة وفظاعة الخلق، وهي الأوصاف التي عبر عنها كواندرو بإتقان : «إنه يقارب المنظر الشوكي بمجرد تصور صفته، إذ له مميزات غير خافية. من شريط الرأس، والسيف، والشارب المعقوف، والعين المفقودة، والحلقة الكبيرة في الأذن... إنه ماكر جبار، ويتحلى بشهوانية جامحة»[14]. وهذه الشهوانية تتجلى في عدوانيته المفرطة، وتلذذه بتحقيق أكبر قدر من الأذى، وهو الشيء الذي عبر عنه بميزة أحد لصوص البحر الهولنديين العاملين في مرسى المعمورة في مطلع القرن 17، مفتخرا بكونه «صديق الإله، وعدو العالم أجمع»[15].

وفي الوجهة المقابلة لذلك، نجد أن القرصنة في تقاربها مع لصوصية البحر من حيث كونها وسيلة فعالة لعرقلة الخطوط الملاحية وخلخلة نفوذ الخصم، وطموحها لتحقيق المغنم على حسابها، تتميز من جانب آخر بأسسها المبدئية، التي جعلت القرصان يتمتع بغطاء قانوني متداول عالميا، فهو في خدمة سلطة أو دولة ذات سيادة، بمثابة محارب منتظم[16] متخصص في حروب عصابات استنزافية مقننة ومرخصة من طرف القيادة السياسية المشرفة عليه، أو تجار شرفاء في المغنم، والغاية

(13) Gosse Philippe. «Histoire de la piraterie» — Trad. P. Teillac — Payot — Paris 1952 — p. 6

(14) Coindreau. op. cit., p. 2.

(15) De Castries H. «Les Sources Inedites de l'Hisoitre du Maroc» — 1e serie — Arch. Pays. Bas — TI — p. 175.

(16) Coindreau. p. 15.

الأساسية من رواء ذلك تدعيم الإشعاع السياسي لرؤسائه على حساب نفوذ الخصوم. وعلى هذا الأساس، فهو يحظى في أوساط مجتمعه بشهرة وطنية لا تضاهى[17] وبكل معاني الشرف والسمو لدى حكامه، تجعل النظرة إليه ترقى إلى مستوى الاحترام والإعجاب اللذين حظي بهما فرسان القرون الوسطى.

ولهذا فرغم التشابه بين القرصنة ولصوصية البحر، فإن الإطار الذي يحتله القرصان يجعل منه شخصية انبهارية، تتلاءم وحجم نجاحاته، وتخلق له هالة من الخيال التقديسي والملحمي لدى مواطنيه كما لدى خصومه «فهو يتشوق إلى الابتكار، ويثير الاختراع، ويخضع للأسطورة... إنه شخصية تبحث عن الحدث وتغذي الروايات، وهو يتوفر على نوعية ترفعية ليصبح اتفاقيا بسرعة، وليتحول إلى حالة النوع الجاذب للانتباه، إنه يعادل الخيال، ويستفز الانتظار الممل حسب تعبير كواندرو[18].

نستنتج أن التمايز الواضح بين القرصنة واللصوصية، يجعل من إسدال المصطلح الأول على حركة الجهاد البحري المعتمد في كثير من الوثائق ولدى بعض المؤرخين، لا يدخل في باب القدح، بل إنه يتوافق ومضمون المصطلح، ويتماشى والدوافع المشروعة التي ولدت لدى رياس الجهاد البحري عموما، ومجاهدي تطوان ثم مصب أبي رقراق خصوصا الاهتمام بهذا النوع من أشكال التلاحم الحرفي بحرا، وهو ما توصل إليه الكونت دوكاستري قبل غيره قائلا : «إن الاختلاف بين القرصان واللص، بين القرصنة كوسيلة مشروعة في الحرب البحرية، والأعمال اللصوصية المباشرة في البحر في كل حين وضد أية دولة، لم يعترف به أبدا للمسلمين ؛ إذ بالنسبة لهم يعتبر المسيحي عدوا بسبب اختلافه الديني، لذلك كانوا يرون أنفسهم في وضعية قانونية لمناصبته العداء»[19].

بل نجد أن السلطات الإسبانية كانت في أوج عظمتها خلال القرن 16م، تميز عند تعرضها للعمليات البحرية المعادية لها بين مفهوم القرصنة الذي خصصته للإشارة إلى العمليات البحرية الإسلامية، ومفهوم لصوصية البحر لدى حديثها

(17) Des Champs — op. cit., p. 6.

(18) Coindreau. p. 7-8.

(19) De Cestries : «Les corsaires de Salé». p. 831.

عن النشاط الفدائي للسفن الفرنسية والانجليزية والهولندية العاملة بالمحيط الأطلنتيكي، ويؤكد بروديل أنه لم يطلق لفظ اللصوصية على الرياس الجزائريين من طرف الإسبان إلا بعد سقوط المعمورة (1614)، وانتقال عدد من مغامريها الأوربيين إلى الجزائر ولذلك اجتاز لفظ لصوصية البحر المضيق مع سفن الأطلنتيكي[20].

ـ أسس الجهاد البحري في العصور الحديثة :

فضلا عن الثوابت الدينية المؤطرة للصراع بين الشرق والغرب، أو بين العالمين الإسلامي والمسيحي، فإن حركة الجهاد البحري قد ارتكزت في انطلاقتها على التراث التاريخي لهذا الصراع. لاسيما وأن نجاح العالم المسيحي في تحييد الحضور الإسلامي اقتصاديا، بالتفافه حول مراكز الانتاج الأولي في غرب إفريقيا والشرق الأقصى فضلا عن استغلاله للعالم الجديد[21]، قد جعل افتقاد العالم الإسلامي لمجاله الحيوي يترسخ سنة بعد أخرى، وجعل إمكانيات المواجهة من أجل إعادة الوضع القائم سلفا تبدو مستحيلة، علما بأن السياسة الوقائية المسيحية قد نجحت في تحييد السواحل الإسلامية الأطلنتيكية. ولذلك كان من شأن اختلال دور البحر في توزيع الخيرات والخدمات والثروات أن يولد إرهاصات سلبية عامة مثل القرصنة والاسترقاق وروح العداء[22].

فالقرصنة في هذا الجانب تنبعث كنوع من الحروب الاضطرارية لدى المجتمعات الساحلية الأقل كفاية في الاقتصاد، والمحتاجة لتحقيق تطور معيشي مواكب للمرحلة من خارج البنيات المتوفر عليها، في الوقت الذي تتابع فيه بنوع من التذمر الاحتكار الأحادي الجانب. إن الحملات القرصانية تبدو كرد فعل انتقامي، أو نوعا من حرب الاستنزاف، شبيهة بحملات قبائل الصحاري على القوافل والواحات المنتجة. وهي بذلك «حرب بكل قوانينها، وبكل ما تمثله من أعراف وقواعد

(20) Braudel F. «La Méditerranée, et le monde meditarranée — au temps de Philippe II» III éd. 19 p. 191.

(21) أرنولدتويني : «العالم والعراب» ـ تعريب ـ بيروت 1960 — ص. 18.

(22) Braudel — II — p. 94.

الشرف»[23].

ذلك أن الصراع هنا يقوم حول احتكار المجال البحري بين مجتمعين متنافسين، أحدهما يسعى للحفاظ على سطوته التجارية وتأمين ديمومتها، وآخر يجاهد لعرقلة تلك السطوة، وتحقيق موطإ قدم، أو بالأحرى الحصول على منافذ حيوية له وسط الامتداد الاقتصادي والسياسي للخصم المتفوق. وعلى هذا الأساس كانت رغبة القوات الإيبرية عظيمة في مزاحمة الحضور الملاحي الإسلامي عامة، والعثماني خاصة، وعرقلته من بلوغ نواحي المضيق طوال القرن 16، سواء بكبح جماح تطور نفوذه الساحلي لاحتلال سواحل شمال إفريقيا من طرابلس إلى السواحل الأطلنتيكية، أو بالدخول معه في مواجهات مباشرة (بريفزا وليبانطو وحلق الوادي). وهذا قد ولد تراجع القسطنطينية عن الاهتمام المباشر بمواصلة امتدادها المائي نحو المضيق، وإنه يسمح لقواعدها المتقدمة (تونس والجزائر) بالظهور بمظهر التنظيمات الجهادية المتحللة من القيود السياسية المركزية والتي يترسخ دورها التاريخي في الحوض الغربي للمتوسط وخارج المضيق وحتى القرن 19، وتحت تأثيرها وعلى منوالها سيبرز مصب أبي رقراق كقاعدة جهادية أطلنتيكية مطلة على الخطوط الاقتصادية العالمية، بديلا عن الأساطيل النظامية[24].

وهذا الموقع القريب من المجال الحيوي المسيحي الرئيسي — وتأثرا بتأجج الصراعات الدينية، إسلامية، مسيحية (قضية الأندلس)، والصراعات المذهبية، كاثوليكية، بروتستانتية — سيوفر للجهاد البحري دافعين أساسيين، يتمثل الأول في البعد الديني الإلهامي الذي سيقدم المجاهدين البحريين كأبطال شعبيين مبتدعين لوسيلة قمينة بنقل الصراع من البر إلى البحر[25]، ويتمثل الثاني في الدعم الاستراتيجي المقدم من طرف القوات البروتستانتية المعنية بدورها من ضرب المصالح الكاثوليكية المستفيدة الأساسية من حركة المحيط الأطلنتيكي خلال العقود الأولى من القرن 17، وبذلك صارت القواعد الإسلامية على عتبة التقدم التقني الغربي لأنها فضلا عن استقطاباتها المألوفة (أسرى، علوج) كان لارتباطها بالمعسكر

(23) Hubac Pierre : «Les Barbaresques» — ed.; Berger / Levranlt — Paris 1949. p. 17.

(24) Braudel. op. cit., p. 190.

(25) Montain Jean. «Les Etats barbaresques» — P.U.F. (Que sais-je) — Paris 1964 — p. 45.

البروتستانتي ولاسيما الهولنديين أثر كبير في تمكين رجالها من أحدث التقنيات (خاصة السفن المستديرة) والاحتياجات الملاحية والعسكرية المتطورة[26] حتى أصبحت هذه المراكز مكانا لانصهار مختلف التجارب الملاحية العالمية.

ولهذا كان للتنافس الأوربي أثر كبير في تعزيز موقع الجهاد البحري على الساحة العالمية إلى درجة الانبهار، صارت معها تحركات المجاهدين وعملياتهم تندرج في عداد الاندفاعات الجنونية (هجوم موراطورايس السلاوي على إسلندة 1627...)[27]، وبخطط جريئة متعارف عليها لدى رجالات هذا القطاع «فكل واحد يحارب حسب إلهامه، مجتهدا في تحقيق القدر الأكبر من الضرر، إذ المطلوب هو تخريب طرق الاتصال... والاستحواذ على الأدوات والدخائر، والإحراق الفجائي للقوافل البحرية ضعيفة الحراسة، واتقان الانقضاض على الخصم اللامبالي... كما تتطلب منه المعرفة بخطط الافلات، والاختفاء دون وجل من الاشتهار بالجبن، واتقاء مواجهة أساطيل الخصم بأي ثمن»[28].

وإذا كانت المصالح الإسبانية هي المغرمة أولا بالهجمات الجهادية، فإن التقارب الإسلامي ــ البروتستانتي لم يكن مبدئيا بل مرحليا فقط، فرضته السطوة الاقتصادية الإيبيرية، واحتياج القوتين إلى تعاون مصلحي ضد العدو المشترك في المحيط الأطلنتيكي، ولذلك. فإنه بمجرد انتقال الريادة إلى قوات المعكسر البروتستانتي وحلولها محل القوة الإيبيرية، ستنتمى الحاجة إلى التعاون المذكور، لتجد السفن الإسلامية نفسها حيال خصم جديد أكثر تفوقا، وأشد حصارا، وبالتالي بداية التباعد ليست على مستوى تراجع الدعم التقني والملاحي المعتادين سلفا بهدف تحجيم فعالية الجهاد البحري، ولكن أيضا بمختلف الضغوط الممارسة من أجل تأكيد واقع السيطرة الملاحية، الشيء الذي سيفرض على المغاربيين العمل من جهتهم على استقرارية آليات الجهاد وفعاليته المهنية، بمختلف الوسائل

---

(26) De Castries. Les S.I.H.M.» — 1e série — Arch. France III. p. 78-79.

(27) Coindreau. op cit., p. 64.

(28) Hubac. op. cit., p. 17.

وحتى العنيفة منها. سيكون من نتائج ذلك تعرض السفن الفرنسية والإنجليزية وحتى الهولندية للهجمات الجهادية إما انتقاما لتجاوزات ربابنتها[29]، أو لتعويض الخسائر التي ألحقها بهم قراصنتها خصوصا الانجليز والهولنديين[30]، أو إجبار سلطاتها على الالتزام بدورها في تمكين آليات الجهاد من احتياجاته الملاحية والتقنية[31].

(29) الشهاب الحجري : «ناصر الدين على القوم الكافرين». تحقيق زروق — ص. 17.

(30) De Castries. «Les S.I.H.M» — 1e série — Arch, Angleterre III — pp. 75, 91, 159, 161-62.

(31) De castries «Les S.I.H.M.» — 2e série — Arch. france IV — p. 261 et 349.

موقف المخزن من القرصنة البحرية الريفية خلال النصف الثاني من القرن 19م. قبيلة بقيوة نموذجا

عبد الرحمان الطيبي
أستاذ باحث ـــ الرباط

يهدف هذا العرض إلى التعريف بالنشاط القرصني في سواحل الريف الأوسط، حيث خلق هذا النشاط صراعا مستمرا بين سكان هذه الشواطئ والمراكب الأوربية المارة بها.

وإذا كانت مشاكل القرصنة أو الجهاد البحري بين الأوربيين والريفيين معروفة لدى الطرفين منذ القدم، فالملاحظ أن الإسبان بالخصوص جعلوا من بعض تصرفات القائمين بحراسة ساحل الريف عامة وساحل الريف الأوسط خاصة مشاكل تمت إلى القرصنة. كما أن احتفاظنا بنفس عنوان هذا العرض، لا يعني أننا نتفق على مدلولها كما يراه الأجانب، بدعوى أن المراجع الأجنبية تطرحه بمدلول غير الذي نفهمه. لأن مفهومهم «القرصنة الريفية» ينطوي على كثير من الافتراءات التي ملأت كتبهم حيث نعتت الريفيين بالقراصنة المتوحشين الذين يهاجمون السفن الأوربية ويستولون على بضائعها ويأسرون ملاحيها. وفي هذا الإطار نشير إلى أن القرصنة الريفية التي ادعاها الأجانب غير صحيحة وذلك لعدة اعتبارات :

1 ـــ فالمراكب الريفية من الصنف الصغير لا يسمح لها حجمها سوى بالصيد أو بحراسة الساحل خوفا من اقتراب السفن الأوربية التي اعتادت ممارسة الصيد أو التهريب. ولم يكن هناك أي تشابه مع السفن الريفية القديمة التي كانت قادرة على اعتراض مثيلاتها الأوربية في عرض البحر.

2 ـــ إن ما دأب الإسبان على نعته بالقرصنة متصل كما أشرنا بمصادرة الريفيين لحمولة السفن الواصلة إلى ساحلهم أو المقتربة منه واحتجاز رجالها. إلا أن الفصل

37 من اتفاقية 1799 يتدخل لتقديم الحل على يد المخزن بعدم الحاق أي خسارة بالمراكب والبضائع والرجال[1]. في هذا السياق سنقوم في هذا العرض المتواضع برسم الخطوط العريضة لمشاكل القرصنة الريفية التي ضخمتها التقارير الديبلوماسية الأوربية، خاصة في ساحل بقيوة أواخر القرن التاسع عشر الميلادي. فما هي الأسباب التي أدت إلى هذه القرصنة ؟ وما هي نتائجها على مستوى العلاقات بين السلطة المركزية وقبيلة بقيوة من جهة والدول الأوربية من جهة ثانية ؟ هذا ما سنحاول الإجابة عليه ولو جزئيا في هذا العرض.

I ــ الأسباب التي أدت إلى قرصنة السفن الاوربية في شاطئ بقيوة :

لا يمكن الالمام بالأسباب العامة التي أدت إلى قيام القرصنة البحرية بساحل الريف الأوسط أواخر القرن 19م، نتيجة تضارب الأقوال سواء من طرف المخزن أو من طرف الأوربيين. ورغم هذا التضارب في الأسباب والمسببات لهذه الظاهرة، سنحاول قدر المستطاع تسليط الأضواء على بعضها.

1 ــ يبدو أن عمليات التبادل التجاري المحظورة، التي كانت تتم في المنطقة بين الحاميات الاسبانية وأهالي القبائل المجاورة لحصني بادس والنكور، هي من بين أهم العوامل التي فجرت هذه الوضعية، إذ كثيرا ما وقعت خلافات أدت إلى اصطدامات بين الطرفين. وهذا ما تعبر عنه إحدى الوثائق المخزنية بكل وضوح : «لا يخفى أن منشأ فساد هؤلاء (بقيوة) هو ترويج باركُيات (مراكب) الصبنيول التي تتصارف معهم ويتعاملون مع رؤسائها في الكنطربانض (التهريب) ويغيبون عن أهل الريف بالبعض من أعيانهم وبالدراهم التي يتصارفون بها معهم. فيترتب على ذلك ترصد أهل الريف لأخذ الثأر منهم...»[2].

2 ــ إن الدول الأوربية كانت تترك العنان لتجارها للتعامل مع أهل الريف رغم التحذيرات المخزنية الداعية إلى منع التعامل مع أهالي تلك المنطقة[3]. ولكن

---

(1) — Mariano Aribas Palau ; El texto del tratado 1799 Acto Espanol y Marroqui, p. 21, Tamuda, 1959.

(2) رسالة أحمد بن موسى إلى النائب الطريس، 17 ربيع الأول 1315 / 6 غشت 1897. ع 39/24 خ.ع. تطوان.

(3) جاء في رسالة مخزنية أنه : «لو وقف نواب الأجناس الذين تروج مراكبهم بتلك الناحية في =

الدول الأوربية المتضررة من القرصنة البحرية الساحلية كانت تستخدمها كذريعة لمهاجمة المخزن المركزي بشكل مبالغ فيه، وتنتظر الفرصة للتوغل الاستعماري في تلك المنطقة وباقي أرجاء المغرب.

3 ـ إن ضعف الوجود المخزني في أواخر القرن الماضي، وإهمال مراكز الحراسة الساحلية في المنطقة، شجعا التعامل المباشر بين السكان وبعض أرباب السفن الأوربية التي تتردد على تلك الشواطئ المهجورة، للتملص من أداء الواجب المخزني على السلع المروجة.

هذه الأسباب التي أشرنا إليها هي التي أدت بأهالي قبيلة بقيوة إلى الانتقام من السفن الأوربية المارة بساحلها، ونعت الأوربيين لهم في كتاباتهم بالقراصنة المتوحشين الهمجيين.

II ـ بقيوة ونشاطها القرصني وموقف المخزن منها :

أشرنا فيما سبق إلى أن ما قامت به بقيوة لم يكن نشاطا قرصنيا بالمفهوم الأوربي، بل كان رد فعل طبيعي عما تعرض له بعض أهالي القبيلة المتعاملين مع الإسبان من تقتيل ونهب لأموالهم. كل هذا أدى إلى الأخذ بالثأر حسب الوسائل التي سنحت بها الفرصة لتصفية الحسابات[4]. وخير وسيلة التجأ إليها البقيويون هي اعتراضهم لمختلف المراكب الأوربية، وحجز طاقمها كرهائن للحصول على التعويضات التي اشترطوها.

وبعد أن تعرضت مختلف السفن الأوربية للحجز، نصبت اسبانيا نفسها مدافعا عن مصالح بعض الدول الأوربية التي كانت لها مشاكل بحرية مع الساحل الريفي وخاصة إيطاليا وفرنسا واليونان، مما حملها سنة 1896 على اعتراض طريق بعض المراكب الريفية، وهو ما أسفر عن أسر بعض أهالي بقيوة بالقرب من جزيرة النكور. وكانت الغاية من هذه القرصنة الاسبانية هي الضغط على القبيلة للافراج

= منعها من المعاملة مع أولائك القبائل... لبقي [كذا] هم وجانب المخزن في راحة وخواطر الجانبين سالمة من شوائب المكدرات...» رسالة أحمد بن موسى إلى النائب الطريس، 7 ربيع الثاني 15/1315 سبتمبر 1897، مح 48/24 خ.ع. تطوان.

(4) جرمان عياش : المجتمع الريفي والسلطة المغربية المركزية، **دراسات في تاريخ المغرب**، ترجمة محمد البزاز وعبد العزيز التمسماني خلوق، الدار البيضاء، 1986، ص. 210.

على الرهائن المحتجزين لدى القبيلة البقيوية[5].

ولم يتوقف الأمر عند هذا الحد، بل إن قناصل الدول الأوربية بطنجة تدخلوا لدى السلطة المخزنية لوضع حد لهذه الاعتداءات التي تقوم بها المراكب البقيوية، تتميما للخطة المنسقة بينهم وبين اسبانيا. غير أن البقيويين لم يعيروا أية أهمية لما يروج في الساحة الوطنية والدولية من عواقب هذه القرصنة، وكان همهم الوحيد هو الاستمرار في أعمالهم البحرية ضد السفن الأجنبية وهو ما تؤكده الرسالة التالية التي جاء فيها :

«وسمعنا ممن يثاق به أنهم يصطادون غفلة في النصارى ليقبضوا منهم. والآن سيدي، إن أمكن لكم أن تنهوهم يردون بالهم منهم فلابأس، ربما يصدر منهم ذلك وتنشأ منه الفتنة لأنهم لا ينظرون للعواقب...»[6].

2 ــ محاولة المخزن لاقناع أهل بقيوة للتوقف عن قرصنتهم :

قام المخزن بعدة محاولات لاقناع أهل بقيوة لوضع حد لاعتداءاتهم على السفن الأوربية المارة بساحلهم. ولكن دون جدوى، فمن خلال الرسالة التي أرسلها أحد القواد إلى النائب اللبادي أكد له فيها أن أهل بقيوة لا ينفع معهم إلا القوة فقط لاجبارهم على الطاعة والانقياد للأوامر المخزنية[7].

وهكذا رغم النداءات الموجهة من طرف المخزن للبقيويين بالتوقف عن أعمالهم القرصنية، فإنهم أصروا على متابعة الانتقام ولو على حساب السفن الأوربية المارة بساحل الريف وذلك بالهجوم عليها. إذ هاجموا سفينة فرنسية واحتجزوا فرنسيا واحدا، مما أدى بالدولة الفرنسية إلى توجيه بارجة حربية من طنجة إلى ساحل

---

(5) انظر : وثائق بني سعيد السلويين المتعلقة بأسر السفن الأوربية بالريف التي أوردها : مصطفى بوشعراء، **التعريف ببني سعيد السلويين وبنبذة على وثائقهم**، ج. 1، الرباط 1991، ص. 84، 86، 88، 90.

(6) رسالة القائد علي المسفيوي إلى النائب اللبادي، 22 شعبان 26/1311 يناير 1897. مح. 162/92. خ.ع. تطوان.

(7) رسالة القائد الحسن الجرجوري إلى النائب محمد اللبادي، 22 رمضان 24/1314 فبراير 1897، مح. 180/92، خ.ع. تطوان.

بقيوة لمحاولة افتداء أسيرها[8].

ونظرا لما شكلته هذه الهجومات من خطورة على السفن الأوربية، وما قد أسفرت عنه من متاعب للمخزن، فإن الحاجب أحمد بن موسى وجه رسالة إلى النائب اللبادي يأمره فيها بوضع حد لتجارة التهريب التي كانت في الواقع أصل كل المشاكل التي تقع في المنطقة، وجاء فيها ما يلي :

«(...) قد علمت ما عليها هؤلاء فساد بقيوة ومد يد الترامي المتفاحش في مركب الأجناس الريحية التي تأوي بشاطئ الريف وقت هجاء [كذا] البحر عليها بالنهب والأسر والضرب بالبارود وما يترتب على ذلك من تكدير في الخواطر وكثرة القيل والقال مع الأجانب... ولا يخفى أن السبب الأقوى الذي ينشأ عنه ذلك هو انفتاح ذريعة خوض هؤلاء أهل الريف بالفلايك في البحر بين كوسطاتهم (ساحلهم) وبين تطوان وطنجة وجبل طارق للروجان في كل المسائل الكطربانض والمعاملة فيها مع الأجانب...»[9].

وكالعادة واصل أهل بقيوة نشاطهم دون إعارة أية أهمية للأوامر المخزنية[10]. مما زاد من تأزم العلاقات بين المخزن والدول الأوربية. ورغم الرسالة الموجهة إلى أعيان القبيلة البقيوية من طرف السلطان لاطلاق سراح السجناء الأجانب المحتجزين لديهم، فإنها لم تلق آذانا صاغية، وهنا يتبادر إلى الذهن السؤال التالي : لماذا امتنع أهل بقيوة عن إطلاق سراح السجناء الأجانب رغم الرسائل المخزنية الموجهة إليهم ؟

إن الجواب عن السؤال تكشف عنه عدة وثائق مخزنية، إذ يشير بعضها إلى أن امتناع بقيوة عن إطلاق الأسرى يرجع أساسا إلى المؤامرة التي كانت تدبر في الخفاء من قبل نائب القنصل الفرنسي علال العبدي الجزائري المقيم بمدينة

---

(8) رسالة أحمد بن موسى إلى النائب اللبادي، 24 جمادى الثانية 28/1314 نونبر 1896 م. 24/23/ خ.ع. تطوان.

(9) رسالة أحمد بن موسى إلى النائب اللبادي، 22 جمادى الثانية 28/1314 نونبر 1896. م 24/23. تطوان.

(10) رسالة القائد محمد انفلوس إلى النائب الطريس، 24 ربيع الأول 23/1315 غشت 1897. م 53/81. تطوان.

تطوان، فهو الذي كان وراء عصيان البقيويين للأوامر السلطانية. تقول إحدى المراسلات المخزنية : «وصل كتابك المؤرخ بالرابع عشر من الشهر الفارط مؤكدا لما قدمت الإعلام به من تصميم فساد بقيوة على عدم تسريح مساجين النصارى الذين تحت يدهم بسبب المكاتب الواردة عليهم من قبل من ذكرت بالإغراء على ذلك لأجل العلة المقصودة عند المعني... وأن السبب في عدم اجتماع كلمتهم على التسريح هو ما عليه الوزانيون المستوطنون بتلك الناحية بإغراء الغير...»(11).

ويتجلى لنا بوضوح من خلال النص أن الدولة الفرنسية كانت وراء كل ما يقع في المنطقة بواسطة عملائها، سواء تعلق الأمر بالوزانيين القاطنين ببيتي يطفت أو بغيرهم، من المتعاملين معها(12) ولولا هذه المساندة التي قدمتها فرنسا لبقيوة، لما تجرأت على وضع شروط مسبقة على المخزن مقابل تسريح المساجين المحتجزين لديها(13).

ونظرا للضغط المتواصل على السلطة المركزية من قبل الدول الأوربية لتأديب أهل بقيوة، وما عزمت عليه الدول الأجنبية من إرسال قواتها للساحل الريفي لوضع حد لتلك القرصنة إذا لم يتمكن المخزن من ذلك(14)، فالمخزن رغم اهتمامه بالقضية الريفية واستعداده لإرسال حركته إلى الريف لمعاقبة البقيويين، فإن الأحداث الواقعة في الناحية الوجدية حالت دون تمكنه من إرسال قواته إلى الريف(15). وهنا يكمن سر الضغط الفرنسي وحلفائه على السلطة المركزية من جراء ما يقع في الريف، لأن الهدف منه هو إضعاف وتشتيت القوات المخزنية المرابطة على

(11) رسالة سلطانية إلى النائب الطريس، 23 جمادى الثانية 20/1315 أكتوبر 1897. م. 76/24. تطوان.

(12) حاولت فرنسا بواسطة قنصلها دو منبل (De Monbel) اقناع السلطة المركزية، بأن ما قام به علال العبدي هو محاولة منه لاقناع أهل بقيوة من أجل تسريح أسرى الأجانب لتسهيل مأمورية المخزن الذي عجز عن ذلك، وأن المقصود من ذلك هو الصلاح والسعي في الخير. مصطفى بوشعراء. م.س. ص. 116.

(13) رسالة أحمد بن موسى إلى النائب الطريس، 28 جمادى II 29/1315 أكتوبر 1897. م. 13/24 تطوان.

(14) رسالة أحمد بن موسى إلى النائب الطريس، 28 جمادى II 29/1315 أكتوبر 1897. م. 72/24 تطوان.

(15) نفسها.

الحدود المغربية الفرنسية بالناحية الشرقية، ليتسنى لدولة فرنسا وضع شروط تتمشى مع أهدافها في تلك المنطقة على المخزن.

هكذا غدت قضية السجناء الأجانب عند بقيوة، من القضايا الصاخبة التي شغلت القناصلة، وحاولت الدول الأوربية النيل من المخزن والضغط عليه وتعميق الأزمة بينه وبين سكان الريف.

وبعد فشل المخزن في سياسة الحوار مع أهل بقيوة لتسريح الرهائن أصبح لزاما عليه أن يرسل قوات عسكرية لإنهاء النزاع القائم بينه وبين الدول الأوربية. وبذلك وجه السلطان ثلاثة من قواده الكبار مع فرقة عسكرية وأرسل معهم مكاتب لجل القبائل المجاورة لقبيلة بقيوة، يطلب منهم فيها الوقوف إلى جانب المحلة المخزنية لتتمكن من إجبار بقيوة على إطلاق سراح المسجونين بالسلم أو القوة(16).

III ــ الحملات المخزنية على قبيلة بقيوة :

1 ــ الحملة المخزنية الأولى إلى قبيلة بقيوة بقيادة المولى عبد السلام الأمراني :

لما وصلت المحلة المخزنية بقيادة مولاي عبد السلام الأمراني (الذي كلف من طرف السلطان لمحاولة إطلاق النصارى المحتجزين عند قبيلة بقيوة) أمر القائد حمو الوليشكي المعين على بعض قبائل الريف الأوسط بجمع المتطوعين من القبائل المجاورة والزحف بهم على القبيلة المذكورة، بعد أن فشل في إقناعهم بإطلاق سراح السجناء(17).

وأثناء الحصار المضروب على بقيوة، كتب القائد الحسن الجرجوري إلى النائب الطريس يخبره بحلول نائب القنصل الفرنسي علال العبدي بين ظهران أهل بقيوة قادما من تطوان، وسبب قدومه حسب بعض الوثائق المخزنية هو تحريض القبيلة على عدم الاستجابة للأوامر المخزنية ليعمق الهوة بين القبيلة والمخزن. ووصفه

---

(16) رسالة أحمد بن موسى إلى النائب الطريس، 4 جمادى الثانية 31/1315 أكتوبر 1897. م. 88/24 تطوان.

(17) رسالة القائد حمو الوليشكي إلى النائب الطريس، 13 شعبان 28/1315 ديسمبر 1897، م 145/81. خ.ع. تطوان.

الحاجب بن موسى في إحدى رسائله بأنه هو السبب في إغراء بقيوة على العصيان، وذلك تمشيا مع مخطط الدولة الفرنسية التي تسعى إلى خلق المصاعب للمخزن في تلك الناحية، وأمر قواده في المنطقة ببذل الجهود لمنع السكان من الاتصال به[18].

وإذا كانت الدول الأوربية تسعى جاهدة لإضعاف سلطة المخزن في تلك المنطقة فإن بعض الممثلين المخزنيين جهلا منهم بالمخطط الاستعماري الهادف إلى إضعاف السلطة المركزية، ساهموا أيضا في تعميق الخلاف بين السكان والمخزن. فالقائد حمو الوليشكي مثلا، عوض تنفيذ الخطة المرسومة له من طرف القيادة المخزنية، بدأ يستغل منصبه لجمع الثروة لصالحه، ضاربا عرض الحائط المشاكل التي كان يتخبط فيها المخزن من جراء القرصنة البقيوية. فقد اتصل بحاكم النكور وطلب منه تزويد عسكر المخزن بالمؤونة، مدعيا أن المحلة أصبحت عرضة للضياع بسبب نقص المواد الغذائية.

وأمام استنكار الأعمال التي يقوم بها ومن تصرفاته التي يمكن أن ينتج عنها احتمال دخول القبيلة في حماية الدولة الفرنسية[19]، فإنه تلقى رسالة من الحاجب أحمد بن موسى يحذره فيها من العودة إلى كل ما من شأنه تشويه صورة المخزن في تلك المنطقة، مذكرا إياه بالمهمة الأساسية التي عين من أجلها، ألا وهي القيام بمعاقبة بقيوة وإجبارها على تنفيذ الأوامر السلطانية[20]. ولوضع حد للاتهامات الموجهة للقائد المذكور قام بالهجوم على فخذة «إزَمُّورَنْ» غير أن هذا الهجوم لم يسفر عن أي نتيجة تذكر، بسبب المقاومة الشديدة التي أظهرتها القبيلة نظرا لتوفرها على أسلحة حديثة حصلت عليها عن طريق التهريب من جبل طارق. وأمام تأزم الوضعية قرر السلطان حسم الموضوع نهائيا بإرسال حملة جديدة معززة بالقوات المخزنية للقضاء على المتمردين.

---

(18) رسالة أحمد بن موسى إلى النائب الطريس، 17 شعبان 11/1315 يناير 1898. م. 125/24.

(19) رسالة مولاي عرفة إلى الحاجب أحمد بن موسى، 23 شعبان 17/1315 يناير 1898. م. 414/11 خ.ع. الرباط.

(20) رسالة أحمد بن موسى إلى القائد حمو الوليشكي، 5 رمضان 28/1315 يناير 1898. كناش 432. ص. 29 خ.ح.

2 ـ الحملة الثانية بقيادة محمد بن بوشتى البغدادي :

بدأ المخزن منذ شهر يناير من سنة 1898 يستعد لتأديب قبيلة بقيوة وإجبارها على الطاعة، وذلك بعد أن استنفد جميع الوسائل لإنهاء هذه النازلة. وكتب السلطان إلى جميع القبائل المجاورة لبقيوة لمساعدة الحركة بالهجوم عليها.

وبمجرد وصول الحركة المخزنية إلى قبيلة بني ورياغل، اعترضتها بعض المشاكل وبدأ قوادها يراسلون السلطة المركزية يطلبون منها إمدادهم بالمؤونة. ولا ندري سبب هذا الخصاص، ربما يعود ذلك في نظرنا إلى قوة قبيلة بقيوة من جهة وعدم تلقيها المساعدة اللازمة من طرف بعض القبائل المجاورة[21]. ورغم النداء الموجه من قبل القواد إلى أمناء مليلية لتمويل الجيش، فإنهم لم يجدوا آذانا صاغية لمراسلتهم[22]، بسبب ما كانت تعاني منه ديوانة مليلية من عجز في مداخيلها[23]. والتجأ القواد إلى أمناء طنجة وتطوان وفاس لتمويل المحلة.

وانتظارا لوصول المدد للمحلة، دخل عم السلطان مولاي بوبكر بن الشريف والقائد محمد بن بوشتى البغدادي في مفاوضات مع أهل بقيوة لكسب الوقت، بعد أن تيقنا من عدم جدوى مقاومة القبيلة بالسلاح، واتفق رؤساء المحلة على كتابة رسالة مغلوطة باسم السلطان وقراءتها على أهل بقيوة لإيهام القبيلة أن السلطان لم يرسل العسكر قصد الهجوم عليها، بل أرسلهم فقط للدخول في الحوار معهم للوصول إلى حل يرضي الطرفين[24].

وبعد تهييء الرسالة حل القائد محمد بن بوشتى البغدادي مع بعض قواد القبائل

---

(21) تفصح إحدى الرسائل الصادرة عن السلطان إلى أعيان قبيلة بني يطفت، أن اليطفتيين طلبوا العفو من السلطان عن ما صدر منهم من عدم الاستجابة للأوامر السلطانية جاء فيها : «وصل جوابكم لحضرتنا الشريفة حول ترككم الإهمال عنكم، والرجوع عن ما صدر منكم من عطف تجاه فساد بقيوة... وأنكم تطلبون العفو. وأن لا تعاقبوا عن ما صدر منكم...» رسالة مؤرخة في 6 جمادى الأولى 12/1316 أكتوبر 1898.

(22) رسالة القائد محمد القناوي إلى النائب الطريس، 23 ذي الحجة 15/1315 ماي 1898. م. 99 تطوان.

(23) رسالة من القائد محمد اليعقوبي والقائد عمر الصفاري إلى النائب الطريس، 18 ذي القعدة 10/1315 أبريل 1898. ع 156/98. خ.ع. تطوان.

(24) D. HART, The Aith Waryaghen of the Moroccan Rif, Tuscon, 1976, p. 355.

الريفية بسوق «حد الرواضي» وتلا عليهم الرسالة المذكورة وأعطى لهم أجل ثمانية أيام للتشاور فيما بينهم والرد عليه[25] لكن بعض أعيان بقيوة لم يقتنعوا بما جاء في الرسالة، واعتبروها مكيدة للإيقاع بهم فقط. وهذا ما أكده العربي اللوه عندما أشار في مؤلفه[26] أن والده علي اللوه حذر رجال القبيلة عندما زارهم بوشتى البغدادي وقال لهم : «إنّكم ان أقدمتم على الاستسلام الأعمى فسوف تتركون نساءكم أيامى وأبناءكم يتامى... وقبل هذا وبعده سوف تجنون على قبيلتكم عاراً لا ينمحي أبد الدهر...» وأضاف قائلا : «أطيعوني هذه المرة واعصوني بعدها في كل شيء»[27].

إلا أن النداء الذي وجهه اللوه، لم يلق اجماعا من طرف الجماعة وخاطبه أحد الأعيان : «إنك يالحاج علي تدعونا إلى معصية الله بعدم تقديمنا الطاعة والولاء للسلطان، وإننا لا نعصى السلطان لنطيعك، فيجب علينا أن نقوم بتقديم طاعتنا المصحوبة بالهدايا إلى مندوب السلطان، حتى نكون قد قمنا بواجبنا الديني...»[28].

وأمام هذه المستجدات التي طرأت على القبيلة، ركب عدد من أعيان بقيوة البحر عن طريق حصن بادس في اتجاه مدينة تطوان[29] للاتصال بنائب القنصل الفرنسي علال العبدي لإخباره بمجريات الأحداث التي وقعت بالمنطقة بوجود المحلة المخزنية، ووعدهم العبدي بأن قنصل فرنسا بطنجة مستعد لإرسال سفينة فرنسية إلى ساحل بقيوة لنقل السكان على متنها في حالة تعرض القبيلة للهجوم المخزني[30]. بينما بدأت المحلة تحشد قواتها على حدود القبيلة استعدادا للجهوم عليها

(25) رسالة من مولاي بوبكر والقائد البغدادي إلى النائب الطريس، متم ذي الحجة 21/1315 ماي 1898. مح. 138/81 خ.ع. تطوان.

(26) العربي اللوه، **المنهال في أبطال الشمال**، تطوان، 1982، ص 93. 94.

(27) العربي اللوه، م.س، ص 94.

(28) نفسه، ص. 94.

(29) تأكد هذا الخبر من الرسالة التالية التي جاء فيها : «(...) ثم سمعنا وتحققنا أن كبراءهم مثل ج. اللوه وغيره ركبوا بحرا وفروا لثغر تطوان...» رسالة من القائد محمد بن بوشتى البغدادي إلى النائب الطريس، متم ذي الحجة 21/1315 ماي 1898، مح. 138/81. خ.ع. تطوان.

(30) الطبجي، م.س، ص 253.

وفي نفس الوقت بادر عدد لا يستهان به من أعيان بقيوة مع بعض رجالهم باللجوء إلى مركز إقامة المحلة المخزنية بأجدير من قبيلة بني ورياغل لتقديم الطاعة وأداء ما وظف عليهم من الذعائر لتفادي الهجوم المرتقب من القوات المخزنية على قبيلتهم. لكن فاجأهم البغدادي ــ بعد إدخالهم إلى الخيمة المنصوبة للقيادة ــ بالفتك بهم والقبض على من تبقى منهم[31] واسفرت المواجهة حسب بعض الوثائق عن مقتل خمسة عشر رجلا من أهل بقيوة، ومقتل جندي واحد وخمسة من الجرحى في صفوف القوات المخزنية[32].

وما أن انتشر خبر هذه الحادثة في أوساط أهل بقيوة، واستعداد العسكر للهجوم على القبيلة حتى أصدر بعض رجال بقيوة تعليماتهم للأهالي بالرحيل إلى القبائل المجاورة وتحصن الباقي من الرجال في الجبال لمنع تقدم القوات المخزنية بسرعة حتى يتمكن السكان من الفرار.

وفي صباح اليوم التالي من حادثة أجدير وقع هجوم عام على القبيلة من طرف العسكر والمتطوعين من رجال القبائل المجاورة، فارتكبوا جميع أنواع العنف والقسوة وانتهكوا حرمة ضريح سيدي علي بن حسون الأدوزي الذي كان ملجأً لبعض الأسر البقيوية[33].

وهكذا سحقت قبيلة بقيوة، وأرسل المسجونون إلى جهات مختلفة من المغرب[34] إلا أن عددا من البقيويين فروا إلى القبائل المجاورة وإلى الجزائر وبقيت القوات المخزنية بقصبة سنادة حتى تستقر الأمور في المنطقة حسب الرسالة السلطانية الموجهة إلى مولاي بوبكر والقائد البغدادي[35].

---

(31) أشار البغدادي في رسالة موجهة إلى النائب الطريس، أنه : «لما وصلوا للمحلة السعيدة بقصد الدفع اغتنمنا الفرصة فيهم وقبضنا على مائة مسجون واثنين وعشرون مسجونا». مؤرخة في 8 محرم 29/1316 ماي 1898. م. 3/32. تطوان.

(32) رسالة القائد محمد بن عبد السلام القناوي إلى النائب الطريس، 6 محرم 29/1316 ماي 1898. م. 4/82.

(33) عن تفاصيل هذه الأحداث راجع : العربي اللوه، م.س. ص. 94.

(34) هناك عدة وثائق تخص قضية الأسرى، نذكر منها :

رسالة أحمد بن موسى إلى النائب الطريس، 12 صفر 2/1316 يوليوز 1898، كناش 432، ص. 323 خ.ح. الرباط.

وتقودنا قضية القرصنة البقيوية في الأخير إلى بعض الملاحظات :

1 ــ أن ما حدث بقبيلة بقيوة كانت له علاقة أكيدة بالدسائس الفرنسية[36] الرامية إلى إضعاف سلطة المخزن في منطقة الريف تمهيدا للتوغل الاستعماري إلى داخل الريف.

2 ــ بسبب قضية القرصنة الريفية أصبحت العلاقات المخزنية بالقبيلة البقيوية متوترة إلى حد أصبح فيه المخزن عاجزا عن تطويق الفتنة، نظرا لضعف السلطة المخزنية بالمنطقة. فرغم المراسلات السلطانية إلى قواد بقيوة، فإن الأهالي لم يولوا أهمية لتلك المراسلات، بل زادوا تعنتا بسبب بعض العناصر الموالية لفرنسا.

3 ــ أسفرت الحملة التأديبية التي قام بها المخزن في العهد العزيري عن تهجير جماعي لسكان القبيلة. تقول إحدى الرسائل المخزنية، إنهم : «تشتتوا في القبائل وهدمت وأحرقت [كذا] أشجارهم ودشورهم...». فهناك من هاجر إلى قبيلة بني بوفراح بعد طلبهم العار من أعيان القبيلة، وكونوا مدشرا باسمهم يسمى إلى حد الآن بمدشر «لمعارط» والبعض الآخر توجه إلى الريف الشرقي واستوطنوا قلعية وغيرها من القبائل. غير أن الهجرة الكبرى للسكان هي التي اتجهت إلى الجزائر عندما نقلت سفينة فرنسية عددا كبيرا من الأهالي من جزيرة بادس، وهذا دليل على تواطؤ فرنسا في هذه القضية.

---

(35) رسالة سلطانية إلى مولاي بوبكر والقائد البغدادي، 2 جمادى الثانية 18/1316 سبتمبر 1898، كناش 439. ص. 10.

(36) رسالة أحمد بن موسى إلى مولاي بوبكر والبغدادي، 2 جمادى الثانية 18/1316 سبتمبر 1898، كناش 439. ص. 10.

السياسة البحرية للحماية الفرنسية بالمغرب : ميناء القنيطرة نموذجا 1911-1938

محمد بكراوي
كلية الآداب ــ ظهر المهراز
فــاس

مقـدمـة :

من أبرز التحولات الاقتصادية التي أحدثها الاستعمار الأوربي في البلدان المستعمرة إنشاء مدن جديدة خاصة على المجال الساحلي، نذكر من بينها على سبيل المثال في القارة الافريقية : الدار البيضاء، دكار، لاغوس وغيرها... ولقد ظهرت وترعرت في المغرب في ظل الحماية الفرنسية مدن/موانئ أفرزت تغيرات على طبيعة الاقتصاد المغربي وتوازنه، حيث نمت أنشطتها الاقتصادية وارتفعت ساكنتها. وتعتبر هذه التغيرات نتاجا للانعكاسات التي أفرزتها السياسة البحرية للحماية الفرنسية. ولفهم أبعاد هذه السياسة سيتم التركيز على نموذج ميناء القنيطرة ما بين 1911 و1938.

ومن البديهي أن جذور اهتمام السياسة الاستعمارية الفرنسية بالسواحل المغربية ترجع إلى القرن 19[1] ــ في إطار الضغوطات المتزايدة التي فرضتها القوى

(*) أتوجه بالشكر الجزيل للطالبين محمد تلوزت وعبد الاله جريد اللذين ساعداني على تعريب بعض المفاهيم التقنية الواردة في هذا العمل.

(1) حول المغرب وأوربا خلال القرن 19، يمكن الرجوع إلى المراجع التالية :

Laroui (Abdallah), Les origines sociales et culturelles du nationalisme marocain, 1830-1912, Maspéro, 1977, p. 240 et s.

Allain (J.C.), Agadir, 1911, Publications de la Sorbonne, 1976, p. 9 et s.

Miège (Jean-Louis), Le Maroc et l'Europe, PUF, 1963, notamment les Tomes II et IV.

Julien (Ch-André), le Maroc face aux impérialismes, 1415-1956, Edits Jeune-Afrique, 1978, p. 29 et s.

الاستعمارية الأوربية على المخزن ـ حيث أجبرته على توقيع اتفاقيات غير متكافئة، جعلته يفتح أبواب البلاد أمام منتوجاتها من خلال تخليه عن سياسة الاحتراز وانخراطه في الاقتصاد العالمي.

وتتضح معالم هذه الوضعية الجديدة في :

1 ـ تزايد عدد الموانئ المفتوحة أمام التجارة الأوربية.

2 ـ تزايد أعداد الجاليات الأوربية المستقرة بالمغرب.

3 ـ تزايد عدد المغاربة المحميين والمخالطين للأجانب.

4 ـ إنشاء قنصليات أجنبية مهمة بالموانئ.

5 ـ تطور الملكية العقارية الأوربية خاصة في محيط المدن الساحلية.

وقد استهدفت القوى الأوربية من هذا التوغل التجاري :

أولا : تلبية وإشباع حاجياتها الاقتصادية المتمثلة في جعل المغرب سوقا تجاريا لمنتوجاتها الصناعية ومصدرا لموادها الأولية.

ثانيا : فرض السيطرة الاستعمارية على مجموع البلاد.

لقد استطاع أسلوب الغزو التجاري الرأسمالي طيلة القرن 19 أن يحقق الهدف الأول، مما جعل الهدف الثاني يتحقق لاحقا سنة 1912.

وإذا كان الغزو التجاري الأوربي للمغرب خلال القرن 19 قد أفضى إلى توجه بحري للمغرب وبدون رجعة، فإلى أي حد استطاعت فترة الحماية الفرنسية ترسيخ هذا التوجه ؟ ثم هل كانت سياسة الحماية في هذا المجال امتدادا للشروط التاريخية المؤطرة لتنظيم المجال البحري المغربي في القرن 19 ؟ أو أنها مُحصِّلة لتظافر عوامل جديدة ارتبطت بثقل السياسة الدولية الناشئة عن المواثيق السرية والعلنية للقوى الاستعمارية قبل فرض الحماية على المغرب سنة 1912 ؟ وبفلسفة منظري الجغرافية الاستعمارية التي اقتضت التمييز بين مغرب «نافع» وآخر «غير نافع»، انسجاما مع الطموحات البراغماتية للرأسمالية الكولونيالية.

وارتباطا مع الأسئلة السابقة نتساءل :

هل عملت السياسة البحرية للحماية الفرنسية على إغناء مقومات الاقتصاد المغربي وانعاشه عبر توسيع مجاله ليشمل المجال البحري ؟ أو سعت الحماية إلى

توظيف البحر في اتجاه ترسيخ خدمة الاقتصاد المغربي للمتروبول وتعميق تبعيته للاقتصاد الرأسمالي العالمي ؟

كما نتساءل عن أهداف الأطراف المستثمرة والمستفيدة في مجال تشييد الموانئ ؟ وخاصة منها ميناء القنيطرة.

I ــ البحر في استراتيجية سياسة الحماية الفرنسية بالمغرب :

شكل المجال البحري للمغرب منطقة مثالية لاجتذاب واستقطاب الأطماع الاستعمارية الفرنسية بالبلاد حيث عمدت إلى استغلال خيراتها الفلاحية وتكثيف الاستيطان الأوربي بها، واتخاذها مراكز للتسرب ومراقبة المناطق الداخلية. ويعتبر ميناء القنيطرة إحدى معالم وإنجازات الحماية الفرنسية بالمغرب، يجسد آثار الوجود الفرنسي بالمغرب، ويعتبر مظهرا من مظاهر السياسة البحرية الفرنسية في البلاد. ترى ما هي خصائص السياسة البحرية الفرنسية بمنطقة الغرب ؟ وما هي دوافع تشييد ميناء القنيطرة ؟

1) دوافع وبواعث تشييد ميناء القنيطرة :

أ ــ عامل عسكري :

لقد تحكمت الوضعية العسكرية لفرنسا بالمغرب سنة 1911 في اختيار قصبة المهدية كحلقة وصل بين الوجود العسكري الفرنسي بالشاوية وجيوش الجنرال موانيي الزاحفة نحو فاس لفك الحصار القبلي المضروب عليها[2]. وسرعان ما جعلت القيادة العسكرية الفرنسية من المهدية ميناء نهريا لانزال الامدادات وتموين جيوش الاحتلال المتوغلة نحو الداخل بالذخيرة والعتاد والمؤن المختلفة. ويمكن القول إن هذه الأحداث العسكرية قد لعبت دورا حاسما في الإسراع في البحث عن ميناء قريب من فاس كقاعدة خلفية للتسرب العسكري داخل المغرب. وبالفعل فقد تم استغلال وادي سبو لإرسال الامدادات للجيش الفرنسي المحاصر بفاس[3].

---

1) Allain (J.C.), op. cit., p. 253 et s.

(2) انظر : Azan (Colonel Paul), l'Expédition de Fès, Berger-Levrault, 1924, p.50 et s.

وكذلك : 2)

(3) انظر : Coindreau (R.), «Les origines de Port-Lyautey», Revue Maritime, 1939, p. 4 et s =

ب ــ عامل استراتيجي :

تم اختيار ميناء القنيطرة لعامل استراتيجي كذلك، لمراقبة شمال المغرب عسكريا، والوقوف أمام المنافسة الاسبانية بالشمال، خاصة بعد احتلال وضم ميناء العرائش، الذي كان المنفذ البحري الرئيسي لفاس ومكناس من قبل.

يؤكد ليوطي في هذا الصدد : «... **إن كل جهدي يرمي إلى تخصيص هذه المنطقة لكم، وألا أدع أحدا يسبقكم إليها (وأعني العرائش، الميناء الأقرب إلى منطقة الاحتلال الاسباني)..**»[4].

إضافة إلى ذلك نذكر غنى منطقة الغرب وسايس...[5].

2) تحديد موقع الميناء وتضارب المواقف الفرنسية حوله :

بسبب تعرض مرسى المهدية لرياح هوجاء، وتكون حاجز رملي يعيق السفن من الدخول إليه بسبب كثرة الترسبات النهرية لوادي سبو التي تؤدي إلى ضعف عمق المصب، مما كان يتطلب أشغال صيانة دائمة وتكاليف مالية وتقنية باهضة[6]...

ولقد أثارت هذه الصعوبات حول تشييد ميناء نهري جديد بالقنيطرة جدلا قويا بين مؤيدي ومعارضي المشروع[7]. وحسم الموقف بقرار ليوطي القاضي بإنشاء ميناء بالقنيطرة ؛ وقد قرر فتحه في وجه التجارة في فاتح يناير 1913. واستطاع المقيم العام ربح الرهان الصعب رغم العراقيل المحيطة به. ولقد تحكمت

= وأيضا : Lieutenant de vaisseau Lagorio, «Le port de Mehdya», Bulletin de l'Afrique Française (BAF), 1912, p. 399.

(4) Lyautey (G^l Hubert), Paroles d'Action, Madagascar, Sud-Oranais, Orau, Maroc (1900-1926), A. Colin, 1927, p.189.

وكذلك : Cointreau (R.), «Port-Lyautey, port de Fès et du Nord-Marocain», la Dépêche de Fès, mais 1939.

(5) انظر : Blanc (P.), «Kénitra et la colonisation agricole», Bulletin de l'Afrique française, 1931, p. 362.

(6) انظر : Coindreau (Commandant R.) «le port de Mehdya — Port-Lyautey», Revue de géographie marocaine, juillet 1938, p. 10 et s.

وكذلك : Ferney (Pierre), «Vocation portuaire de Port-Lyautey» dans Perspectives d'Outre-Mer, les ports du Maroc, Casablanca, 1954, p. 29 et s.

(7) انظر : F. de Hérain, «Kénitra, Port-Lyautey», dans B.A.F., 1932, p. 461 et s.

في قرار ليوطي خلفية استراتيجية مركبة : عسكرية، سياسية، اقتصادية، إلخ... في حين طغت على مهندسي المشروع نظرة تقنية محضة.

II ـ تجهيز الميناء :

بعد عدة رحلات بوادي سبو تم اكتشاف منطقة القنيطرة كمجال ملائم جدا لتشييد الميناء الجديد على الضفة اليسرى لنهر سبو على بعد 17 كلم من المصب، يصل عرض النهر فيه 250م، وعمقه إلى 4,60م[8].

وشرع في تجهيز الميناء مبكرا من عهد الحماية، حيث انجزت فيه إدارة الأشغال العمومية للحماية تجهيزات لصالح البحرية الفرنسية ما بين 1913 و1917. وشرعت شركة موانئ المغرب للمهدية ــ القنيطرة والرباط ــ سلا في استغلاله بموجب اتفاقية عقدتها مع إدارة الحماية في 27 دجنبر 1916[9]، وأقامت فيه أشغالا مهمة. وفي بداية الأمر ارتبطت تجهيزات ميناء القنيطرة بتلك المشيدة في المهدية باعتبارها تشكل مدخلا وبوابة القنيطرة، فتم تشييد رصيفها الجنوبي الذي وصل طوله 1800م سنة 1921. وفي سنة 1924 تم تشييد الرصيف الشمالي الذي بلغ طوله 1800م[10].

وقد مكنت هذه الأشغال من تحسين الملاحة النهرية إلى القنيطرة، وتم بعد ذلك التغلب على مشكلة الحاجز الرملي المتكون في شاطئ المهدية، والمعيق لدخول السفن إلى النهر، وبذلك انخفضت الأيام غير الصالحة للملاحة في النهر من 100 يوم إلى 15 يوما فقط في السنة.

وبفعل أهمية الاشغال التي تطلبها ميناء القنيطرة منحت إدارة الحماية حق وامتياز استغلال الميناء لثلاث شركات فرنسية خاصة سنة 1917 وهي[11] :

---

(8) أنظر : Coindreau (Cdt R.), «Le port de Mehdya-Kénitra», op. cit., p. 12 et s.

وكذلك : «Le port de Mehdya — Port-Lyautey», dans Maroc, Encyclopédie coloniale et maritime, Edits. de l'Empire français, 1948, p. 444 et s.

(9) نفس المرجع، ص. 445 ؛ وأيضا : Coindreau (R.), op. cit., p. 25 et s

(10) نفسه، نفس الصفحة.

(11) انظر : Coindreau (R.) op. cit., p. 9.

1 ــ الشركة العقارية العامة للمغرب :

— La société Gle d'Entreprise du Maroc

2 ــ الشركة العامة للمغرب :

— La Compagnie Générale du Maroc

و3 ــ شركة أومنيوم العقارية : — La Société Omnium d'Entreprise

وتم تشييد أرصفة جديدة بالميناء سنة 1932، خاصة «رصيف مكناس» بطول 250م. و«رصيف فاس» بطول 300م ؛ ووصل بذلك طول الأرصفة بالميناء إلى 774م تشتمل على 9 محطات لرسو السفن ومجهزة بـ 12 رافعة حديثة. وصاحبت هذه الأشغال عمليات تعميق مجرى سبو الذي بلغ عمقه 5,40م، مما سمح لسفن ذات حمولة كبيرة من الوصول إلى الميناء، حيث انتقلت حمولة السفينة من 300 طن سنة 1919 إلى 1675 طنا سنة 1935[12]...

ولتدعيم المبادلات تم تشييد 10 مخازن و3 مراثب تخزين (Hangars) على مساحة 13.000م² لحفظ وتخزين البضائع المعدة للتصدير أو المستوردة. كما اتسعت مساحة مباني الميناء إلى 40.000م²[13].

وأصبحت هذه البنايات ترتبط بخط للسكة الحديدية. وتعززت المبادلات بتشييد مخزن للحبوب تصل سعته إلى 60.000 قنطار، شرع في استغلاله سنة 1933، اختص في حفظ ومعالجة الحبوب الموجهة للتصدير وارتفعت طاقته إلى 120 ألف قنطار سنة 1939.

وتوسع الميناء بإحداث محطات لتزويد السفن بالماء والمحروقات، كما أقامت بها شركات بترولية مستودعات لها مثل : Vacum Oil Company والشركة المغربية للمحروقات : La Compagnie Marocaine de Carburants[14] وزود الميناء أيضا بتجهيزات آلية حديثة لصيانة السفن، وبذلك تم تأمين الملاحة النهرية بالميناء.

---

(12) انظر : Encyclopédie coloniale et Maritime, Maroc, op. cit., p. 446.

(13) نفسه، نفس الصفحة.

(14) Coindreau (R.), op. cit., p. 25

III ـ تطور الحركة التجارية بميناء القنيطرة :

فتح الميناء أمام التجارة منذ فاتح 1913 لاستغلال المؤهلات الفلاحية الهائلة لمنطقة القنيطرة ـــ سهل الغرب، سايس ولشمال المغرب عامة.

1) وعرفت **المبادلات التجارية** عبره ارتفاعا مطردا بعد استكمال الشبكة الطرقية والسكك الحديدية حيث أصبحت نقطة محورية بين طنجة والدارالبيضاء من جهة، وبين مكناس ـــ فاس والدارالبيضاء من جهة ثانية. وتبين الأرقام التالية تطور الرواج التجاري بميناء القنيطرة :

أ ـــ عدد السفن التي استقبلها الميناء ما بين 1913 و1938 :

السنوات	عدد السفن
1913	35
1914	147
1915	172
1923	290
1931	464
1938 (15)	373

ب ـــ حجم البضائع المفرغة بالميناء ما بين 1916 و1931 :

السنوات	حجم البضائع بالأطنان	المرتبـــة
1916	40.000	6
1920	98.000	5
1927	191.000	2
1931 (16)	383.000	المرتبة 2 بعد الدارالبيضاء

(15) نفس المرجع، ص. 28، وكذلك : Chambre de Commerce de Marseille (C.C.M.), Statistiques du mouvement maritime commercial, publiés par le comité des Douanes, années 1916, 1920, 1927 et 1931.

(16) نفسه، وكذلك : Coindreau (R.), op. cit., p. 28-29 et s.

خلال سنة 1931 كانت الحركة التجارية بميناء الدارالبيضاء تمثل 82,27 % من مجموع التجارة الخارجية المغربية، في حين أن ميناء القنيطرة الذي أصبح يحتل المرتبة 2 من بين الموانئ المغربية لم يمثل سوى 8,85 % فقط.

إلا أن المبادلات قد تراجعت بفعل انعكاسات الأزمة الاقتصادية العالمية ما بين 1932 و1936. وأصبح الميناء مهددا بفقدان مكانته كمنفذ بحري إلى فاس ومكناس، مما أرغم إدارة الحماية على التدخل لحل هذه المشكلة، وعاد الرواج التجاري إلى حالته الطبيعية بعد سنة 1936.

ولقد تمكنت الشركات الفرنسية من فرض سيطرتها على التجارة بالميناء، ومن أبرزها سنة 1937[17] :

1) La Compagnie Paquet : بحوالي 16 % من المبادلات،

2) Société Anonyme de Gérance et d'Armement : بحوالي 15 %،

3) La Compagnie Gle transatlantique : بـ 11 %.

وارتبط الميناء بعلاقات تجارية منتظمة مع الموانئ الأوربية الكبرى وخاصة منها مرسيليا، روان، بوردو، دانكيرك، نانت، لوهافر، أنفيرس وغيرها...

2) **المبـادلات :**

تنوعت البضائع والسلع التجارية سواء المصدرة أو المستوردة عبر ميناء القنيطرة. واشتملت **الواردات** على البترول ومشتقاته، ثم المواد الغذائية والتجهيزات الآلية، وقد عرفت ارتفاعا ملحوظا خاصة بعد سنة 1937، حيث سجلت زيادة بنسبة 16 % مقارنة مع سنة 1936. وأصبحت المحروقات تمثل 32 % من مجموع الواردات، مما جعل ميناء القنيطرة يعرف بالميناء البترولي لشمال المغرب[18].

أما **الصادرات** فقد كانت تضم الحبوب والمنتوجات الفلاحية المختلفة التي يزخر بها الغرب، سايس وشمال البلاد. وخلال سنة 1931 أصبحت تمثل 75 % من حجم الصادرات، وسجلت خمور منطقة مكناس ارتفاعا ملموسا ضمنها.

---

(17) Ibid. p. 34.

(18) نفسه، ص. 37، وكذلك : Archives de la chambre de commerce de Marseille, op. cit.,

واشتملت الصادرات أيضا على المنتوجات الغابوية والمعدنية مثل الرصاص والفضة التي كانت تستخرج بمنطقتي ميدلت وتازة.

وعبر ميناء القنيطرة تم تصدير أول دفعة من البترول المغربي الخام إلى الخارج حيث تم شحن 1040 طنا خلال أكتوبر 1937 في اتجاه ميناء روان الفرنسي لتصفيته.

وانطلاقا من نوعية المبادلات نستخلص العلاقات الاقتصادية التي كانت قائمة بين فرنسا والمغرب، المرتكزة على استغلال خيرات المغرب بكل أنواعها وتحويل سوقه إلى مستورد للانتاج الصناعي الفرنسي، وأفرزت هذه العلاقات التبعية والارتباط الاقتصادي الوثيق بين المغرب وفرنسا.

3) وظائف ميناء القنيطرة :

لقد تعددت وتباينت وظائف الميناء بمرور الزمن. ويلاحظ أن الوظيفتين العسكرية والتجارية للميناء امتزجتا منذ بداية عهد الحماية. فإذا كانت الضرورة العسكرية قد تحكمت في تشييده، فإن الأهمية الاستراتيجية للقنيطرة والمميزات التي يتمتع بها نهر سبو جعلت منه ميناء نهريا ملائما للاستغلال العسكري حيث يتميز بهدوء مياهه على عكس الموانئ البحرية الأخرى ؛ فاتخذ كقاعدة حربية بحرية[19] من طرف البحرية الفرنسية سواء بالنسبة لسفنها الحربية أو لطائراتها المائية، فتعددت بذلك وظائفه من ميناء استغلته ووضعت أسسه البحرية الفرنسية إلى ميناء تجاري بارز، إلى قاعدة جوية.

فمنذ سنة 1918 اختارت البحرية الفرنسية القنيطرة لتشييد قاعدة حربية للطيران البحري، اتخذت بعد ذلك كمحطة لتوقف الطائرات أثناء رحلاتها إلى المستعمرات الفرنسية بإفريقيا ونحو جنوب أمريكا[20]، وترابط بها طائرات مائية عززت الوجود العسكري الفرنسي بشمال المغرب. ولتلبية حاجيات الطيران الجوي شيد مطار جوي على الضفة اليسرى لوادي سبو سنة 1932 وبذلك

---

(19) نفس المرجع السابق، ص. 35.

(20) نفسه، نفس الصفحة.

أصبحت القنيطرة مركزا هاما في السياسة الاستعمارية الاقتصادية والعسكرية لفرنسا بالمغرب.

خـاتمـة :

يتضح مما سبق أن تشييد ميناء القنيطرة قد تحكمت في إنشائه خلفية استعمارية واضحة، حيث وظف أساسا لخدمة المصلحة الاستعمارية.

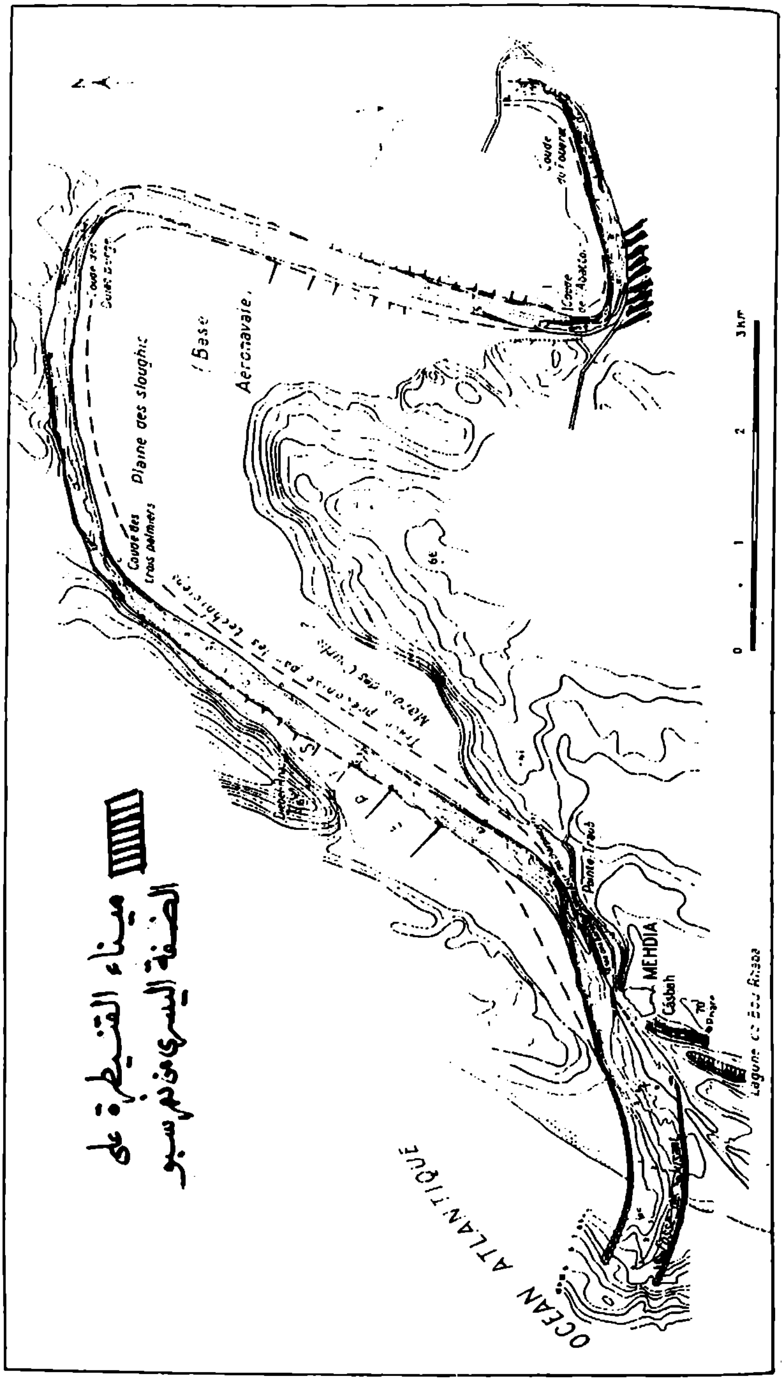
فمن الناحية الاقتصادية لعب دورا مهما في استيراد المنتوجات الفرنسية إلى المغرب وتصدير المواد الأولية المغربية المختلفة، فلاحية ومعدنية إلى فرنسا.

ومن الناحية العسكرية لعب دورا كبيرا في مراقبة وضبط غرب وشمال البلاد، كما استغل كقاعدة حربية سواء للبحرية الفرنسية ولسفنها الحربية أو طائراته المائية.

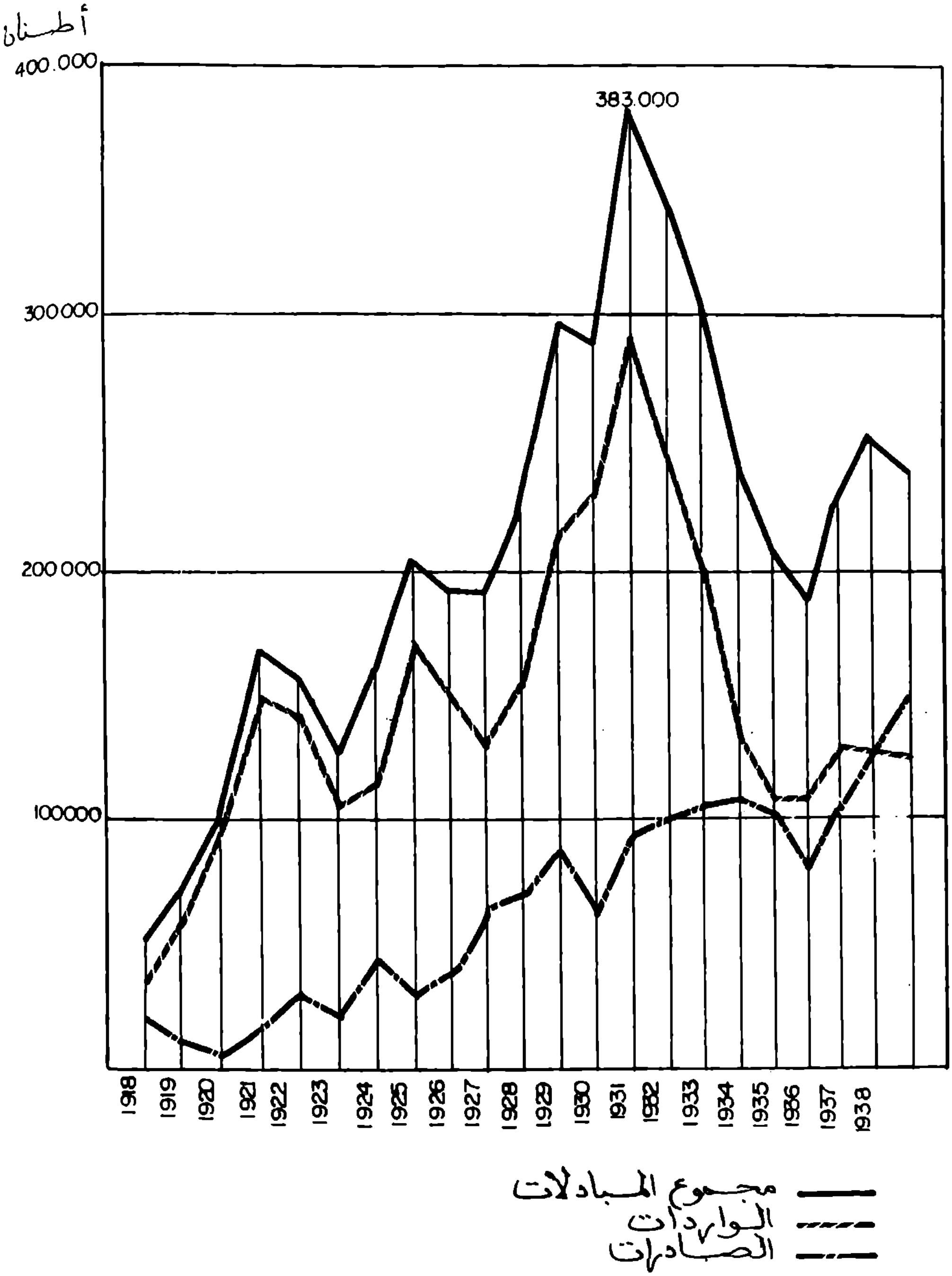
وتتضح الخلفية الاستعمارية لميناء القنيطرة أكثر من خلال تسميته ببورليوطي (Port-Lyautey) بتاريخ 24 ماي 1932[21] كرمز لاضفاء المشروعية الكولونيالية على النشاط الاستعماري بالمغرب.

---

(21) نفسه، ص.1، وكذلك : F. de Hérain, op. cit., p. 465.


ميناء القنيطرة على الضفة اليسرى لنهر سبو
OCEAN ATLANTIQUE
MEHDIA
Casbah
Plaine des sloughis
Base
Aéronavale
Coude des trois palmiers
0
1
2
3 km

النشاط التجاري بميناء القنيطرة 1918-1938



III

البحر، مجالاً للتعاون

البحر في المغرب القديم

محمد مجدوب
كلية الآداب ــ المحمدية

نقترح في هذا الموضوع تناول البحر من خلال المصادر التي تُعنى بتاريخ المغرب القديم، وسنقتصر على المعلومات التي تعرّف بالبحر. أما عملية استثماره، وما يترتبط بذلك من حركة تجارية دؤوبة، فهو موضوع آخر يشغل اهتمامنا، لكن المجال لا يسمح بطرقه حاليا.

1 ــ التسميــة :

لقد أثار القدماء أصل تسمية المحيط بالأطلسي، واستمدوا في ذلك أخبارا من الروايات الأسطورية، التي تخلد أمجاد الليبيين من سكان نواحي المحيط.

يقول أفلاطون إن نعتَ المحيط بالأطلسي هي نسبة للملك أطلس، الذي أطلق اسمه أيضا على جزيرة أطلنتيدة Atlantide الغابرة(1). وحسب كاتب آخر، فإلى الملك أطلس ينتسب رعاياه الأطلسيون Atlantes وكذلك الجبل المرتفع في بلاده الذي يدعى أطلس(2).

أما هيردوت فيرى أن الأطلسيين ينتسبون لجبل أطلس(3). وأخيرا يخبرنا كاتب أن اسم أطلس أعطي للمحيط وللجبال ثم لجزيرة متقابلة معها تدعى أطلنتيس Atlantis(4).

لقد استعمل معظم الكتاب اسم الأطلسي للمحيط(5). كما سمي بالبحر

(1) Platon, Critias, 114.
(2) Diodore de Sicile, 3, 60, 1.
(3) Hérodote, 4, 184.
(4) Pline l'Ancien, 5, 6 ; 6, 199.
(5) Aristote, Meteor, 1, 12, 21 ; Ciceron, République, 6, 20 ; Pomponius Méla, 1, 5, 22 et 25, 3, 10, 100 et 107 ; Plutarque, Sertorius, 8, 2.

الأكبر[6] أو البحر الخارجي[7]. ومن جهة أخرى وُصف المحيط منذ القرن 5 ق.م. بكونه بحر الظلمات La sombre mer أو Les ténèbres[8]. وهي صفة ظلت متداولة في العهد الروماني[9]، ثم رددها المسعودي في التاريخ الوسيط.

بالنسبة للأبيض المتوسط نعلم أنه كان يسمى بالبحر الشمالي[10] أو البحر الليبي[11] أو البحر الداخلي Interum Mare[12]. أما في العهد الروماني فأخذ الكتاب ينسبون البحر إليهم ويدعونه «بحرُنا Nostrum Mare» أي بحر الروم كما تسميه بعض المصادر الإسلامية[13].

2 ـ الوصف الجغرافي :

1) الرؤوس :

أول رأس نتعرف عليه يدعى صوليس، تحدث عنه هيردوت قائلا : «**إن رأس صوليس يعتبر الحد الأقصى لقارة ليبية**» وفي سياق آخر تحدث عن رحلة الفارسي صتاسبيس Staspes قائلا : «**بعدما تجاوز أعمدة هرقل وصل إلى رأس صوليس في أقصى ليبية، وبعده اتجه نحو الجنوب Le midi**»[14].

تحدث عنه أيضا القرطاجي حنون في القرن 5 ق.م بعد مضيق أعمدة هرقل Les Colonnes d'Heraklès كما يلي : «**بعد ذلك استمر إبحارنا في اتجاه الغرب حتى وصلنا إلى صوليس Soloeis وهو رأس في ليبية (قارة أفريقية) تكسوه الأشجار. وبعدما أقمنا هناك مذبحا لبوسدونيوس Posedonios، واصلنا الإبحار، لكننا أصبحنا نتقدم في اتجاه معاكس قاصدين مشرق الشمس**»[15].

---

(6) Ciceron, République, 6, 20 ; le Géographe de Ravenne, apud, R. Roget, Le Maroc chez les auteurs anciens, Paris, 1924, p. 42.

(7) Scylax, 112 ; Strabon, 3, 5, 3 ; 17, 3, 5 ; Ptolémée, 4, 1, 2 et 8 ; Pausanias, 1, 23, 56.

(8) Pindare, Néméennes, 4, 65-70 ; Euripide, Hippolyte, 740-5.

(9) Avienus, 5, 380-5.

(10) Hérodote, 4, 42.

(11) Pline l'Ancien, 5, 1.

(12) Strabon, 2, 5, 33 ; 17, 3, 6 ; Pline l'Ancien, 5, 18.

(13) Strabon, 3, 4, 16 et 5, 3 ; 17, 3, 1, Pomponius Méla, 1, 5, 25 ; 3, 1, 1. سالوست، حرب يوغرطة، 17. ثم :

(14) Hérodote, 2, 32 ; 4, 43.

(15) Périple d'Hannon, 3-4.

اهتم البعض بتحليل مدلول كلمة صوليس على أنها فنيقية معناها «**الصخور**»[16]. وسبق للدارسين أن ظنوا أن الأمر يتعلق برأس كونتان، لأن مصادر أخرى ذكرت رأسا بنفس الاسم خارج نطاق الولاية الرومانية بالمغرب القديم. لكن بعضا منهم اهتدى إلى أن الأمر يتعلق برأس سبارطل اعتبارا لقربه من المضيق وموقعه في أقصى ليبية، وتغيّر الاتجاه بعده، ثم وُجود الأشجار به عكس رأس كونتان القاحل. وفي ضوء هذا الاعتقاد تصدى روبوفا لتحليل معلومات رحلة سكولكس، وبيّن بعض الخلط الذي وقع فيه المصدر، في الاحتفاظ بالترتيب الذي جاء فيه رأس صوليس عند حنون، أي بعد مدينة تومياتريون Thumiatêrion أو تيمياترية Thmiatêria عند سكولكس. والخلط عنده يكمن في جعل المدينة والرأس بعد وادي كرابيس Krabis أو كراتيس Krathis وهو سبو حسب هذا الدارس[17].

اسم آخر ورد في المصادر هو رأس كوطيس. يقول عنه أحدهم : «**لما نتجاوز أعمدة هرقل وعلى يسارنا ليبية... نصادف رأسا يمثل النقطة الأقصى في غرب موروسية (موريطانية)، يدعى كوطيس Kôtes**»[18]. الجغرافي بطولمايوس في إحصاء مواقع الواجهة الأطلسية للمغرب القديم، من الشمال إلى الجنوب انطلق من رأس كوطيس بالإحداثيات التالية : الطول 6، العرض 35 و55 وفي إحصاء المواقع المتوسطية بدأ بطنجيس Tingis، حسب الإحداثيات التالية : الطول 6 و30، العرض 35 و55[19]. وبذلك يقع الرأس عنده مباشرة غرب طنجة.

انتبه أحد القدماء إلى المعنى اللغوي لهذا الرأس بقوله : «**إن ساحل المحيط يبدأ عند الرأس الذي يدعوه الإغريقيون أمبيلوسية Ampelousia، وهو ترجمة للإسم الذي يستعمله الأفارقة Afri (يقصد رأس كوطيس)**»[20]. كاتب آخر أورد هذه

(16) J. Desanges, Recherches sur l'activité des Méditerranéens aux confins de l'Afrique, col. E.F.R., 38, 1978, p. 96.

(17) G. Germain, Qu'est ce que le Pépiple d'Hannon, Hespéris, 44, 1957, p. 241-5 ; Desanges, op. cit, n°16, p. 96 ; Idem, Commentaire de Pline, Histoire Naturelle, Livre 5, 1-46, Paris, Les Belles Lettres, 1980, p. 112-3 ; R. Rebuffat, Recherches sur le bassin de Sebou, 2, Le Périple d'Hannon, B.A.M. 16, 1685-6, p. 257 n°4, 269 n°39, 276.

(18) Strabon, 17, 3, 2.

(19) Ptolémée, 4, 1, 2-3.

(20) Pomponius Méla, 1, 5, 25.

التسمية قائلا : «**إن الرأس الأقصى على المحيط يدعوه الإغريقيون أمبيلوسية**»[21].

وبما أن كلمة Ampeloi الإغريقية معناها الكروم، فإن كوطيس معناه في اللغة الليبية «**رأس الكروم**». وفي الأمازيغية تدعى الكروم «**أزيلي جمعه إزيلي**». فإلى أي حد يكون لاسم مدينة زيليل Zilil تقارب مع إسم الرأس، في علاقته بالكروم التي كانت المنطقة تزخر بها. يقول سترابون في هذا الصدد : «**في موروسية كروم ضخمة لدرجة أن رجلين معا لا يقدران على الإحاطة بجذوعها إلا بصعوبة، وهي تنتج عناقيد يقدر طولها بدراع كامل Coudée**»[22]. ويمكن أن نستند في هذا الرأي على ابن حوقل في كتابه «**صورة الأرض**»، حيث يدعو المدينة باسم «**أزيلي**». ومن جهة أخرى نتساءل إلى أي حد يكون اسم كوطيس القديم تحويرا لكلمة «**أطيل**» الأمازيغية ومعناها العنب.

أيا ما كان الأمر، فإن الدارسين يعتبرون الأسماء الثلاثة (صوليس، كوطيس، أمبيلوسية) كلها تعني رأس سبارطل، مع ملاحظة أن موقع كوطة Cottae الذي ورد عند بلينيوس الشيخ له قرابة لفظية مع كوطيس[23].

بعد ذلك نجد رأسا آخر يدعى رأس هرميس Hermes[24]، اختلف الدارسون في اعتباره سبارطل أو رأس الأقواس[25]. ثم نعلم أن رأس موليلاشة Mulelacha بين لكسوس وسبو[26]، اتفق على أنه يقع في مولاي بوسلهام[27].

هناك رأس آخر يدعى صوليس Solis، ذُكر جنوب نهر أسانة Asana أو أناتيس Anatis (أم الربيع)[28]، ثم ورد عند بطولمايوس في نفس الناحية

(21) Pline l'Ancien, 5, 18.

(22) Strabon, 17, 3, 4.

(23) Desanges, op. cit, n° 16 p. 111, idem, op. cit, n°17, p. 81 ; Idem, Lixus dans les sources grècques et latines, col. E.F.R., 166, 1992, p. 5.

(24) Périple de Scylax, 112.

(25) Desanges, op. cit, n°16, p. 113 ; Rebuffat, op. cit, n°17, p. 269, 276 ; M. Gras, La mémoire de Lixus, de la fondation de Lixus aux premiers rapports entre Grecs et Phéniciens, col. E.F.R., 166, 1992, p. 39.

(26) Pline l'Ancien, 5, 9.

(27) Desanges, op. cit, n°17, p. 112 ; M. Ponsich, Territoires utiles du Maroc punique, Madrider Bertrage, 8, 1982, p. 439 ; A. Jodin, Volubilis Regia Iubae, contribution à l'étude des civilisations du Maroc antique, Paris, 1987, p. 304.

(28) Pline l'Ancien, 5, 9.

بالإحداثيات التالية : الطول 6 و45، العرض 31 و15[29]. أُعتبر هو رأس كونتان[30]. وأخيرا هناك رأس روسادير Rusadir في أقصى الجنوب[31]، ربما هو رأس غير[32].

بالنسبة للواجهة المتوسطية، تحدث كاتبان عن رأس وحيد، في الأطراف الشرقية لمملكة الموريين، قال الأول : «**هناك رأس كبير يدعى ميتاكونيوم، وهو قرب الوادي (يقصد ملوية) وذلك في مكان قاحل وكثيب**»[33]. وادي الكاتب الثاني ذكر أيضا رأس ميتاكونيتيس Metagonitis قبل وادي ملوشة Molochath (ملوية) بالإحداثيات التالية : الطول 10 و30، العرض 34 و45[34]. ظن تيسو أن الأمر يتعلق برأس سيدي باشير الذي يطل على مصب ملوية من جهة الغرب. وأوضح أن وصف سترابون للناحية التي يوجد فيها هذا الرأس ينطبق على المنطقة حاليا، ملاحظا أنه هو نفس الوصف الذي قدمه ليون الإفريقي للناحية[35].

ثم نجد إحصاء لأربعة رؤوس في مصدرين بأسماء مختلفة. ولقد اتبع الكاتبان معا في ذلك الاتجاه من الغرب إلى الشرق، انطلاقا من جبل أبيلة Abila (ناحية سبتة) حتى روسادير (مليلية). وقد حاول تيسو المطابقة بين المواقع المذكورة في المصدرين ثم اقترح الأماكن التي تناسبها حاليا[36].

المصدر الأول[37] :

رأس فويبوس Phoibos، إحداثياته : الطول 8، العرض 35 و30.

رأس الزيتون البري Oleastron، إحداثياته : الطول 8 و50، العرض 35 و10.

(29) Ptolémée, 4, 1, 2.

(30) Desanges, op. cit., n°16, p., 136 et op. cit., n°17, p. 111-2, 132.

(31) Ptolémée, 4, 6, 2.

(32) Desanges, op. cit., n°17, p. 115.

(33) Strabon, 17, 3, 6.

(34) Ptolémée, 4, 1, 3.

(35) Ch. Tissot, Recherches sur la géographie comparée de la Maurétanie Tingitane, Paris, 1878, p. 149.

(36) Idem, Ibid, p. 178-9.

(37) Ptolémée, 4, 1, 3.

رأس لم يُذكر اسمه، إحداثياته : الطول 9، العرض 34 و55.

رأس سيستيارية Sestiaria، إحداثياته : الطول 10، العرض 35.

المصدر الثاني[38] :

رأس بارباري Ad Promuntorium Barbari، على بعد 40 ميل من أبيلة.

رأس لم يُذكر اسمه، على بعد 97 ميل من الرأس السابق.

رأس كناروم Cannarum، معناه لغويا رأس القصب، على بعد 42 ميل من الرأس السابق.

رأس روسادير Russadir، على بعد 50 ميل من الرأس السابق.

ب) الخلجـــان :

بالنسبة للواجهة المتوسطية نتوفر على خبر وحيد ورد في رحلة سكولكس يعرفنا عن خليج بين مدينة سيكّة Sigè وجبل أبيلة. يقول الكاتب : «**هناك مدينة هامة وميناء، المدينة تدعى أكروس Akros وكذلك الخليج الذي يحف بها**»[39].

أما بالواجهة الأطلسية، فننطلق مع نفس الكاتب للتعرف على خليج كوطيس بعد رأس سبارطل، الذي كان يحمل نفس الاسم كما سبقت الإشارة إلى ذلك. يقول الكاتب : «**عند تجاوز أعمدة هرقل واختراق البحر الخارجي فإن ليبية تبقى على اليسار، هناك يوجد خليج كبير يمتد إلى رأس هرميس، لأن هناك أيضا يوجد رأس هرميس. وفي وسط الخليج تقع مدينة بونتيون Pontion، وبجوارها توجد مرجة كبيرة... المرجة تسمى كيفسياس Kêphêsias والخليج يدعى كوطيس**»[40].

تحدث سترابون في هذا المجال أيضا على خليج بقوله : «**في جنوب لكسوس ورأس كوطيس يوجد خليج يدعى الأمبوري Emporique لأنه يحتوي على مراكز Emporia للتجارة الفنيقية**». وحسب الكاتب فإن مصب وادي لكسوس يتصل بهذا الخليج[41]، ويتوافق ذلك مع ما ورد في مصدر آخر حول مصب

(38) Itineraire d'Antonin, apud, Roget, op. cit., n°6, p. 39-40.

(39) Périple de Scylax, 111.

(40) Idem, 112.

(41) Strabon, 17, 3, 2-3.

هذا النهر[42]. أما بطولمايوس فيجعل الخليج الأمبوري جنوب وادي سبور Subur (سبو)، حسب الإحداثيات التالية : الطول 6 و20، العرض 34 و10[43].

الخلاصة من هذه النصوص هي أن القدماء تصوروا في شمال غرب المغرب خليجا واسعا يمتد من رأس سبارطل إلى مصب وادي سبو[44]، وإذا صحت فكرة روبوفا في اعتبار وادي خريتيس Chrétès هو سبو، فإن مصبه كان بمثابة خليج حسب حنون[45]. المجال الموصوف سابقا يتضمن خليجا آخر، هو رأس ساكيكي Sagig[46]، أتفق على مطابقته مع المرجة الزرقاء في مولاي بوسلهام، ويرى البعض أنه هو الخليج الأمبوري[47].

ج) الجـــزر :

نعرف في البحر الأبيض المتوسط جزيرة وحيدة ذُكرت بعد مدينة أكروس في السياق التالي : «**هناك جزيرة مهجورة تدعى درينورة Drinora ثم العمود الليبي لهرقل هو أبيلة**»[48]. رجح تيسو أن الأمر يتعلق بجزيرة ألبوران Alboron وهي مهجورة كما كانت في القديم[49].

ثم هناك موقع يدعى «**الجزر الثلاث**» Ad Tres Insulae، كمحطة على الطريق الرابطة بين طنجيس Tingis وروسادير، يفصلها عن هذه الأخيرة حوالي 95 ميل[50]. يطابقها تيسو مع جزر كبدانة[51].

أما في المحيط فأشهر جزيرة هي كيرني. أول من تحدث عنها هو حنون في رحلته قائلا : «**بعدما أخذنا مترجمين من أهل لكسوس، اخترقنا منطقة مهجورة وأبحرنا نحو الجنوب Le midi لمدة يومين، ثم تحولنا إلى الشرق في سيرنا مدة**

---

(42) Pline l'Ancien, 5, 3.
(43) Ptolémée, 4, 1, 2.
(44) M. Gras, op. cit., n° 25, p. 38-9.
(45) Rebuffat, op. cit., n°17, p. 262 n°22, 269 n°39.
(46) Pline l'Ancien, 5. 9.
(47) A. Luquet, contribution à l'atlas archéolgique du Maroc, le Maroc punique, B.A.M. 9, 1973-5, p. 240 ; Desanges, op. cit., n°16, p. 134 et n°17, p. 111.
(48) Périple de Scylax, 111.
(49) Tissot, op. cit., n°35, p. 151.
(50) Itineraire d'Antonin, apud, op. cit., n°6, p. 39.
(51) Tissot, op. cit., n°35, p. 147-8.

يوم كامل. وحينئذ وجدنا جزيرة صغيرة في عمق خليج... وسمينا الجزيرة بكيرني Kerné»[52].

حسب روبوفا فإن الخليج المذكور يتكون من حوض سبو، وأن تغيير الاتجاه المشار إليه هو الصعود في مجرى الوادي نحو الداخل على مدى 23 كلم، حيث توجد جزيرة سيدي يوسف، وهي في رأيه جزيرة كيرني القديمة عند حنون وسكولكس[53]. وهنا نشير إلى أن مصب وادي لكسوس بدوره كان يتضمن جزيرة حيث أقيم مذبح هرقل[54].

تحدث سكولكس بعد حنون عن كيرني[55]. ولقد لاحظ سترابون أن الجزيرة لا أثر لها في وقته[56]. حاول بلينيوس ضبط موقع الجزيرة بقوله : «**يؤكد بوليبيوس Polybius أن كيرني تقع في أطراف موريطانية متقابلة مع جبال الأطلس، على بعد ثمانية «ستادات» Stades من الساحل (حوالي 1.5 كلم)**»[57].

اعتقدُ أن الكاتب وقع في خلط بين كيرني وجزيرة أخرى قال عنها : «**يتحدث الناس عن جزيرة تدعى أطلنتيس Atlantis نسبة لأطلس، وهي متقابلة مع جبال الأطلس**»[58]. كاتب آخر ذكر جزيرة بناحية لونكس Lunx (لكسوس) تدعى أطلس[59].

يخبرنا بلينيوس أيضا بما يلي : «**إن معلوماتنا حول جزر موريطانية غير مؤكدة، نعرف فقط أن بعضها متقابل مع مساكن الأوطلول Autololes، وقد اكتشفها يوبا وأحدث فيها صناعة أرجوان كْيتولية**»[60]. ثم إن بطولمايوس ذكر أيضا جزيرة متقابلة مع الأوطلول تدعى هيرة Héra[61]. وانطلاقا من معرفة مواطن

---

(52) Périple d'Hannon, 8.
(53) Rebuffat, op. cit., n°17, p. 261, 269, 276.
(54) Strabon, 17, 3, 3 ; Pline l'Ancien, 5, 3.
(55) Périple de Scylax, 112.
(56) Strabon, 1, 3, 2.
(57) Pline l'Ancien, 6, 199.
(58) Idem, 6, 199.
(59) Etienne de Byzance, apud, Desanges, op. cit., n°23, p. 4.
(60) Pline l'Ancien, 6, 201.
(61) Ptolémée, 4, 2, 14.

الأوطلول التي تمتد بين مدينة سلا وجبال الأطلس[62]، فإن الرأي العام يعتبر جزر الأرجوان وجزيرة هيرة هي موكادور[63]. نفس المصدر ذكر جزيرتين في المحيط هما : باينة Paina بالإحداثيات التالية : الطول 5، العرض 32. ثم إروثية Erytheia : الطول 6، العرض 29[64]. لكن الدارسين لم يتيقنوا من موقع الجزيرتين[65].

جزر أخرى ذُكرت في المحيط خارج المجال الموري هي جزر السعداء تدعى بالإغريقية Makaron Nisoi وباللاتينية Fortunae Insulae. يؤكد بلوتارخوس أنها بلغت إلى مسامع هوميروس في القرن 9 ق.م. ثم سمع بها قائد روماني يدعى سيرطريوس حوالي سنة 80 ق.م.[66]. كما علم بها هسيودوس في نهاية القرن 8 أو بداية القرن 7 ق.م.، ثم بنداروس في النصف الأول من القرن 5 ق.م.[67]. يستبعد أحد الدارسين المطابقة بين جزر الكناري والجزيرتين اللتين سمع بهما سيرطوريوس[68]. بالنسبة لجزر السعداء التي وصلت إليها تحريات يوبا الثاني ويدعو إحداها يونونية Iunonia[69]، يرى كسيل أنها هي جزر الكناري[70].

وأخيرا نشير إلى أن كاتبا تحدث عن جزيرة كبيرة في عرض المحيط، تبعد عن ليبية بعدة أيام من الإبحار. أشاد الكاتب بخصوبتها ووفرة ثرواتها ومنتوجاتها بنفس مواصفات جزر السعداء. ثم أكد أن الفنيقيين هم مكتشفوها بالصدفة، حيث قذفت بهم العواصف إليها. وقد امتنع القرطاجيون مع السماح للإتروسكيين بإرسال مستوطنة إلى الجزيرة[71].

---

(62) Pline l'Ancien, 5, 5.

(63) S. Gsell, Histoire ancienne de l'Afrique du nord, T. 1, Paris, 1912, p. 522-3, n°6 ; A. Jodin, Les Etablissements du roi Juba 2 aux Iles Purpuraires (Mogador), Tanger, 1967 ; Desanges, op. cit., n°16, p. 169.

(64) Ptolémée, 4, 1, 8.

(65) R. Roget, Index de topographie antique du Maroc, P.S.A.M. 4, 1939, p. 41, 61-2.

(66) Plutarque, Sertorius, 8, 2.

(67) Hésiode, les Travaux et les Jours, 167 ss ; Pindare, Olympiques, 2, 75-80, apud, Gsell, op. cit., n°63, p. 522.

(68) Desanges, op. cit., n°16, p. 168.

(69) Pline l'Ancien, 6, 203-4.

(70) Gsell, op. cit., n°63, p. 520.

(71) Diodore de Sicile, 5, 19-20.

3 ـــ الرحلات البحرية :

هناك عدد من الرواد قاموا برحلات استكشافية في البحر الأبيض المتوسط والمحيط. لكن أخبار هذه الرحلات جد مقتضبة، والقليل منها يوفر بعض المعلومات المفيدة(72).

أول رحلة نعلمها أمر بها الفرعون نكاو الذي حكم في أواخر القرن 7 ق.م. لقد طاف أصحابها برئاسة ملاحين فنيقيين حول قارة ليبية انطلاقا من البحر الأحمر، واخترقوا المحيط من الجنوب إلى الشمال. ثم عادوا عبر المضيق، واستغرقوا في ذلك ثلاث سنوات. استقى المؤرخ من الرحلة أن قارة ليبية يحيط بها البحر من كل الجهات باستثناء المكان الذي تتصل فيه بآسية(73).

بعده نعلم برحلة شخص ينتمي لمدينة مسالية Massalia (مرسيلية) يدعى أوتمين Eutymène. إن الرجل اخترق المحيط في أواخر القرن 6 ق.م. اهتم بالتعرف على طبيعة مياه المحيط، ودراسة منابع النيل التي يقال إنها تنطلق من المناطق المتاخمة للمحيط(74). ثم رحلة الفارسي ستاسبيس في النصف الأول من القرن 5 ق.م. لقد عاقبه الامبراطور الفارسي Xerxes بذلك لجرم أخلاقي ارتكبه(75).

وفي وقت قريب من الرحلة السابقة قامت رحلة حنون القرطاجي، جهز لذلك ستين سفينة لكل واحدة 50 جذافا، وعلى متنها 30.000 من الرجال والنساء. ثم أنشأ خمس مستوطنات بين المضيق ولكسوس، وطاف بالساحل الأطلسي للمغرب. وصلتنا الترجمة الإغريقية لنص الرحلة الذي كان مكتوبا بالبونية، مع إشارة في مصدر متأخر ورد فيه أن مستوطنات حنون بموريطانية لم يبق لها أي أثر في وقت الكاتب(76).

ثم وصلنا تقرير عن رحلة تنسب لشخص فارسي يدعى سكولكس، يرجع تاريخها إلى القرن 4 ق.م. أفادت هذه الرحلة في التعريف ببعض المواقع على

(72) بالنسبة للفترات الزمنية للرحلات نحيل القارئ على المرجع الوارد في الهامش 16.

(73) Hérodote, 4, 42.

(74) Sénèque, Questions, 4, 2, 22 ; Aelius Aristide, Orat. 36, 85, apud, Desanges, op. cit, n°16, p. 17.

(75) Hérodote, 4, 43.

(76) Pline l'Ancien, 2, 169 ; 5, 8.

المتوسط والمحيط، وأشارت إلى وجود الفنيقيين بالمغرب وإلى تجارتهم بكيرني. تأكد ذلك بالبحث الأثري، حيث عُثر ببعض المواقع على سلع فنيقية ومعها الخزف الآتيكي، الذي أشار المصدر إلى أن الفنيقيين كانوا يبيعونه بكيرني(77).

رحلة أخرى قام بها أوفيلاس Ophélas، وهو من الإغريق الذين كانوا يستوطنون قورينة في دولة ليبية الحالية، وقد قتله أكاطوكليس Agathoklès سنة 308 ق.م. اتهمه سترابون مع آخرين بترويج روايات أسطورية حول المحيط(78).

بعده قامت رحلة بوليبوس، بأمر من القائد الروماني سكيبيو الإميلي Scipio Emilien إثر تحطيم قرطاجة سنة 146 ق.م. لم يصلنا الجزء من الكتاب الذي روى فيه المؤلف أخباره عن الرحلة(79). لكن مصدرا آخر أفادنا بنقل بعض المعلومات منها، تهم وصف الواجهة الأطلسية للمغرب، خاصة القسم الجنوبي الذي لم يخضع للرومان(80).

ثم هناك شخص مجهول الإسم، علم بلينيوس برحلته نقلا عن كاتب لم يصلنا مؤلّفه يدعى Coelius Antipater، كان معاصرا لصاحب الرحلة في النصف الثاني من القرن 2 ق.م.(81). وأخيرا نعلم برحلة أودوكس الكوزيكي Eudoxe de Cyzique في الربع الأخير من القرن 2 ق.م. أمدنا سترابون برواية شافية عن ظروف الرحلة، مبينا أن الهدف منها هو اكتشاف الطريق المؤدية إلى الهند عبر المحيط الأطلسي. كما نعلم أن أودوكس دخل في علاقة مع الملك الموري بكوس الأول Bocchus(82). وقد أفادنا هذا الجانب من الرحلة في تسليط بعض الضوء على أحوال المغرب القديم، خاصة في ظروف حرب يوغرطة(83).

ورغما عن أن هذه الرحلات قد اهتمت بالتعرف على البحر، فإن بعض

---

(77) F. Villard, Céramique grècque au Maroc, B.A.M. 4, 1960, p. 1-26 ; M. Habibi, La céramique à engobe rouge phénicien de Lixus, col. E.F.R., 166, 1992, p. 145-53 ; P. Rouillard, Le commerce grec du 5° et du 4° s. av. J-C. dans la région de Lixus et de Gades, Ibid, p. 207-15.

(78) Stranon, 17, 3, 3.

(79) Polybe, 3, 59, 7-8.

(80) Pline l'Ancien, 5, 9.

(81) Idem, 2, 169.

(82) Strabon, 2, 3, 4-5 ; Pomponius Méla, 3, 9, 90 et 92 ; Pline l'Ancien, 2, 169.

(83) محمد مجدوب، أوضاع موريطانية من خلال رحلة أودكس الكوزيكي في القرن 2 ق.م. سلسلة الندوات، 5، كلية الآداب والعلوم الإنسانية، مكناس، 1993، ص. 31.53.

النصوص تشير إلى الجهل الذي كان يخيم على ناحية المحيط خاصة. يطرح سترابون في هذا الصدد أن كل ما يحكى حول المحيط هو من قبيل الأسطورة، لدرجة أنه في سياق آخر يزعم أن ناحية المحيط غير مناسبة للعيش[84]. وفي وقت بلينيوس الشيخ كانت المعلومات غير دقيقة حول جزر موريطانية. وفي سياق آخر يتهم الكاتب مصادره بالجهل بناحية المحيط وبمدينة لكسوس على وجه الخصوص[85].

4 ـــ صعوبة الملاحة في المحيط :

بدأت الإشارة إلى هذه المسألة منذ القرن 5 ق.م. حيث أثار الكتاب صعوبة اختراق المحيط. يقول الأول : «**ليس لملك البحر المظلم (يقصد الإله بوسدونيوس Posedonios) طريق يرشد إليه البحارة بعد بلاد حدائق الهسبريات Hespérides**»[86]. ويقول آخر : «**لا يوجد طريق بعد أعمدة هرقل سواء للناس المشهورين أو العاديين**»[87]. ثم أفادتنا مصادر أخرى أن التقدم في المحيط بعد المضيق غير ممكن لعدة عوائق طبيعية[88].

يلخص سترابون هذه الفكرة بقوله : «**إن كل البحارة الذين طافوا حول ليبية سواء انطلقوا من بحر إريترية Erythrée (البحر الأحمر) أو من أعمدة هرقل، فإنهم يضطرون للعودة بسبب تعرضهم لعدة عوائق، مما جعل الناس يعتقدون بوجود برزخ Isthme يقطع الطريق**»[89]. نعرف واقعة تتعلق بفشل رحلة الفارسي ستاسبيس الذي تجاوز أعمدة هرقل، ثم اضطر للعودة رغم أنه كان يعلم أن مصيره الإعدام في حالة عدم إكمال الرحلة[90].

هناك إشارات لهول عواصف البحر التي تقذف الناس إلى وجهة لم يقصدوها، سواء في اختراق الأبيض المتوسط أو المحيط. أول خبر ورد عند أقدم الشعراء الإغريق، ينبئنا بغرق سفينة بحار فنيقي في طريقه إلى ليبية قادما من مصر، لكن

(84) Strabon, 2, 5, 33 ; 3, 4, 3-4, 17, 3, 3 et 10.

(85) Pline l'Ancien, 5, 4 ; 6, 201.

(86) Euripide, Hippolyte, 740-5.

(87) Pindare, Olympique, 3, 40-5 ; Némeennes, 3, 20-5.

(88) Platon, Timée, 25 ; Aristote, Meteor, 2, 1, 14 ; Périple de Scylax, 112 ; Arrien, l'Inde, 43, 11-2 ; Avienus, Ora Maritima, 117-9 ; 120-9 ; 384-9 ; 406-13.

(89) Stranon, 1, 2, 26.

(90) Hérodote, 4, 43.

الشاعر لم يحدد مكان هذه الحادثة[91]. ثم قيل إن الرياح دفعت الفنيقيين في وقت لا ندريه، بعيدا في المحيط حتى وصلوا جزيرة كانت مجهولة[92].

بعد ذلك نعلم أن شخصا من جزيرة ساموس Samos في بحر إيجه يدعى كوليوس Kolaios، جذبته الرياح إلى تارطيسوس Tartessos بإسبانية خلال منتصف القرن 7 ق.م.[93]. نعلم أيضا أن أهوال المحيط حطمت الباخرة الكبيرة التي أحسن أودكس تجهيزها، وذلك في سواحل الإثيوبيين الغربيين جنوب موريطانية[94]. ثم إن الكاتب بوسدونيوس Posidonius تعرض لعاصفة في بداية القرن 1 ق.م. قذفته إلى سواحل ليبية وهو في طريق العودة من مدينة كاديرة Gadeira في إسبانية إلى رومة[95].

وأخيرا نورد نصا أشار فيه صاحبه إلى هيجان البحر قائلا : «**المحيط، ذلك البحر العظيم الذي لا نعرف حدوده، تياراته شديدة الهيجان بأمواجه الضخمة، فهو أحيانا يغمر السواحل وأحيانا أخرى يتراجع كثيرا**»[96].

5 ــ الأسطورة والبحر :

إن ميدان الأسطورة بدوره فسح المجال لتصورات لها صلة بالملاحة والبحر. ننطلق في ذلك مع بوسيدونيوس الذي يُعد إله البحر والخيل[97]. هو زوج ليبية[98]، وإله الليبيين الذين علّموا عبادته للإغريق هو وابنته أثينة[99]. هو أيضا إله جزيرة أطلنتيدة الغابرة، حيث خلّف نسلا ينحدر من الملك أطلس الذي حكم المغرب القديم أيضا[100]. أقام له حنون وأصحابه مذبحا بناحية رأس صوليس ربما لمباركة أعمالهم. وقد علم سكولكس بوجود هذا المذبح في نفس الناحية، مؤكدا

---

(91) Homère, Odyssée, 14, 295-300.
(92) Diodore de Sicile, 5, 20.
(93) Hérodote, 4, 152.
(94) Strabon, 2, 3, 4.
(95) Idem, 17, 3, 4.
(96) Pomponius Méla, 3, 1, 1.
(97) Euripide, Hippolyte, 740-5 ; Pindare, Pythique, 4, 40-5 et 200-5 ; Apollonis de Rhodes, 4, 1365-70 ; Diodore de Sicile, 13, 86, 3.
(98) Apollonis de Rhodes, 4, 155-65 ; Pausanias, 1, 2, 44.
(99) Hérodote, 2, 50 ; 4, 180 et 189 ; Pausanias, 1, 14, 6.
(100) Platon, Critias, 113-4 ; Diodore de Sicile, 3, 56, 2 et 60, 1 ; 4, 27 ; Ovide, Métamorphoses, 4, 625-30.

أنه مزين بتماثيل بشرية وأخرى للأسود والدنافيل صنعها المهندس الإغريقي ديدال Dédale في أزمان غابرة[101]. كان القرطاجيون يتيمنون به كما فعل حنبعل لمباركة معاهدته مع فليب الخامس ملك مقدونية سنة 215 ق.م.[102]. ونعلم أيضا أن أطلس الذي ينتسب إلى الإله بوسيدونيوس كان بدوره عالما بشؤون البحر بأكمله، مثل ما كان متضلعا في علم النجوم وعلم المناخ[103].

ومن جهة أخرى فإن البطل الإغريقي هرقل نسب له عمل خارق للعادة في هذا الشأن. فهو الذي تمكن من شق الجبال وفَسْحِ المجال لاتصال مياه البحر الأبيض المتوسط والمحيط الأطلسي. ثم نَصَبَ العمودين المنسوبين إليه كمعلمة لنشاطه الملاحي، يتعلق الأمر بالجبلين المتقابلين حول المضيق هما أبيلة بموريطانية وكالبي Kalpé بإسبانية. وقيل إنه قام بتحريات في أعماق البحر إلى أن وصل حدا لا يمكن تجاوزه، فوضع علامة في المكان الذي توقف عنده. **«وعندما عاد إلى الأولمب Olympe (مقر الآلهة الإغريقية) كان قد تعرف على أرجاء الدنيا واستقصى أعماق البحر وضبط مسالك الملاحة»**[104].

والجدير بالملاحظة أن ما نُسب لهرقل في هذا الشأن ظل متواترا في العصر الوسيط مع المسعودي، وفي العصر الحديث عند رواد الكشوفات من البرتغاليين في القرن 16 م. لكن مكان العودة وحدود تحريات هرقل الملاحية تحولت إلى رأس نون[105].

ومن جهة أخرى جمع الباحث كْراس نصوصا تُعرّف بأحد الرواد الميثولوجيين لجزيرة يوبية Eubée الإغريقية يدعى برياري، كان صهرا للإله بوسدونيوس. وقد أطلق اسمه على المضيق قبل أن يُنسب لهرقل. ويرى الدارس أن ذلك انعكاس لحركة الاستيطان الإغريقية الأولى في القرن 8 ق.م. حيث كانت لأهل يوبية تطلعات واسعة، وعُثر على آثارهم في إسبانية وقرطاجة[106].

---

(101) Périple d'Hannon, 4 : Périple de Scylax, 112.

(102) Polybe, 7, 9, 2 ; Diodore de Sicile, 11, 21 ; 13, 86.

(103) Homère, Odyssée, 1, 50-5 ; Platon, Critias, 113 ; Diodore de Sicile, 3, 60, 2 ; 4, 27 ; Virgile, Eneide, 1, 740-50 ; 4, 245-50 ; Pline 14 Ancien, 2, 23, 7, 203.

(104) Pindare, Néméennes, 3, 35-40 ; Isthmiques, 4, 55-60 ; Diodore de Sicile, 4, 18, 2 ; Strabon, 3, 5, 5-6; Pomponius Méla, 1, 5, 27.

(105) R. Rebuffat, Bronzes antiques d'Hercule à Tanger et Arzila, Anti. Afr., 5, 1971, p. 187-8.

(106) Gras, op. cit., n° 25, p. 34-5.

وإليك أهم النصوص التي اعتمدها الباحث : «**كانت الأعمدة تدعى باسم بارياري Briarée قبل أن تُنسب لهرقل. يرجع هذا التغيير إلى أن هرقل هو الذي طهر الأرض والبحار من الوحوش التي كانت تعيث فيها فسادا. وحينئذ اختفى اسم برياري وبدّله الناس باسم هرقل اعترافا بفضله عليهم**»(107). إن كْسيل بدوره أورد إشارة في نص مؤداها أن المضيق كان يُنسب للإله كرونوس Kronos قبل أن يُطْلِقَ عليه الناس اسم هرقل(108).

نعلم أيضا أن أحد أبطال حرب طروادة المدعو أوليس Ulysse، كان من الرواد الميثولوجيين الذين تعرضوا لأهوال البحر لمدة تسعة أيام، ثم التجأ إلى كالوبسو Kalupso ابنة أطلس، فاتخذته صديقا وظل عندها حتى أبكاه الحنين إلى بلاده(109). وقد اعتقد ألمع شاعر روماني أن أهل طروادة ينحدرون من نسل أطلس(110).

وأخيرا نود الإشارة لجزيرة أطلنتيدة الغابرة. قال عنها أفلاطون : «**كانت هناك جزيرة بالمحيط الأطلسي أمام ذلك الممر الذي يدعى أعمدة هرقل، وهي تتعدى في كبرها مساحة ليبية وآسية... حَكَمها ملوك أقاموا امبراطورية عظيمة، شمل نفوذها الجزيرة المذكورة والجزر الأخرى... استولت كذلك على ليبية حتى مصر ثم أوربة حتى ترهينية Tyrrhénie... إن مدينتك ياصولون (أثينة) حققت تفوقا منقطع النظير في السمو الروحي وفي الفنون العسكرية، لأنها قامت بمواجهة الغزاة أولا على رأس الهلينيين Hellènes ثم بمفردها بعدما تخلى عنها الآخرون، وتعرضت لأكبر الأخطار حتى هزمتهم... ثم طرأ زلزال قوي وعدة كوارث Cataclismes، فغرق جيشكم دفعة واحدة، وكذلك جزيرة أطلنتيدة التي تحللت في البحر في ظرف يوم واحد كانت ليلته حالكة. وهذا هو السبب في صعوبة ارتياد المحيط إلى يومنا هذا نتيجة ترسبات الجزيرة**»(111). والجدير بالذكر أن الكاتب أكد على وفرة ثروات الجزيرة، واجتهاد الناس في استثمارها

---

(107) Elien, Varia Historia, 5, 3, apud, Gras, op. cit., n° 25, p. 34.
(108) Gsell, op. cit., n° 63, T. 4, p. 290.
(109) Homère Odyssée, 1, 50-5 ; 12, 445-50 ; Apollonis de Rhodes, 4, 570-5.
(110) Virgile, Enéide, 8, 130-40.
(111) Platon, Timée, 25.

واستصلاح الأرض في السهول والجبال، فتحقق بذلك تقدم في العمران والفلاحة والملاحة والحكم والجيش والديانة والقوانين والكتابة(112).

6 ـــ المـوانـئ :

نلاحظ أن المصادر التي تناولت المدن الساحلية بالمغرب القديم أشارت في بعض الأحيان إلى توفرها على ميناء، وأحيانا أخرى ذكرت موانئ مع مدينة أو بدونها دون التعريف باسم الموقع. نتتبع توزع هذه المواقع انطلاقا من وادي ملوية، الذي يمثل الحدود الشرقية لمجال نفوذ المملكة المورية بالمغرب القديم(113).

أول ميناء ذُكر مع مدينة روسادير Rhysaddir (مليلية)(114). بعده نعلم بمدينة أكروس التي تحدث عنها سكولكس في القرن 4 ق.م.(115). يظن تيسو أنها هي مدينة روسادير، ولاحظ أن كلمة أكروس هي ترجمة لكلمة روسادير في اللغة البونية ومعناها (الرأس القوي)(116).

أما بساحل المحيط، فكان أول ميناء ذكره سكولكس على الضفة اليسرى لوادي لكسوس، موضحا أنه يقع في مدينة ليبية دون ذكر اسمها وقد ميزها عن لكسوس كمدينة فنيقية، دون الإشارة إلى ميناء هذه الأخيرة، بينما الدارسون مقتنعون بتوفرها على ميناء(117).

بعد لكسوس يعرفنا نفس المصدر بمدينة تيمياترية وبميناء على وادي كرابيس أو كراتيس. يرى ديزانج أن المدينة والميناء المذكورين ربما لا يوجدان في مكان واحد. ثم رجح أن الميناء كان يقع في المهدية على وادي سبو(118). أما روبوفا المقتنع بأن الوادي المذكور هو سبو، فيظن أن اسم تيمياترية التي ذكرها سكولكس هي مدينة تاموسيدة Thamusida، بينما يعتبر تيمياترية الحقيقية بناحية

(112) Idem, 114-20.

(113) سالوست، حرب يوغرطة، 19 ثم 92 ثم 110. انظر أيضا : Strabon, 17, 3, 6 et 9, Pomponius Méla, 1, 5, 25 et 29 ; Pline l'Ancien, 5, 18-9.

(114) Pline l'Ancien, 5, 18.

(114) Périple de Scylax, 111.

(116) Tissot, op. cit., n°35, p. 151-2.

(117) M. Ponsich, Lixus, Informations archéologiques, ANRW, 2, 10-2. 1982, p. 836-8.

(118) Desanges, op. cit., n°16, p. 114.

طنجة حيث ذكرها حنون[119].

بعد ذلك نتوفر على معلومات من رحلة بوليبوس، تعرفنا على ثلاثة موانئ جنوب النطاق الذي أصبح خاضعا للرومان. أولها يقع على وادي أسانة والثاني بعد وادي أناتيس في روتوبيس Rutubis. والأخير يقع بعد رأس صوليس في روسادير[120]. الميناء الثاني ذكره كاتب آخر بصيغة Rutubis، ثم أضاف ميناء آخر بعد رأس صوليس أيضا في موسكراس Musukaras[121].

بالنسبة للميناء الواقع على أسانة، وهو أناتيس الذي يطابق نهر أم الربيع حسب الدارسين، فإن أحدهم يظنه في مكان مدينة أزمور الحالية. بالنسبة للثانية يعتمد نفس الدارس على مسافة 19 ميلا قدرها المصدر لبعده عن أناتيس (حوالي 27 كلم)، فاقترح وضع الموقع حيث توجد مدينة تيط الحالية. أما الميناء الأخير فيرجح الدارس أن معنى الصخور الذي يشتمل عليه الإسم، يدعو إلى الاعتقاد أن الموقع يوجد بجوار رأس ظنه هو غير[122].

خاتمة :

نخلص إلى أن البحر كان ومايزال مجالا حيويا في تاريخ المغرب القديم. فلقد عبرته التيارات الاقتصادية والثقافية التي تفاعل معها الموريون. والجدير بالذكر أن بعض المصادر تشتمل على روايات أسطورية، لا شك أنها تعكس وقائع تاريخية، مؤداها أن المغرب وبحَره كانا يجذبان إليهما أنظار العارفين والمستثمرين والفاتحين والفضوليين.

يبقى أن نشير إلى أن هناك حاليا، فضولا علميا ملحا. هو ضرورة التحري والتنقيب في عمق السواحل المغربية، لاكتشاف ما يختزنه البحر من مخلفات أثرية في حطام السفن القديمة. فمعلوماتنا الحالية عن المواد الأثرية التي تكتنزها سواحل

(119) Rebuffat, op. cit., n°17, p. 269 n°39, 276.

(120) Pline l'Ancien, 5, 9.

(121) Ptolémée, 4, 1, 2.

(122) Desanges, op. cit., n°16 p, 134-5 ; op. cit., n°17, p. 112-3, 132.

المغرب تكاد تكون منعدمة. بينما هي ركيزة أساسية في الأبحاث الأثرية بباقي بلدان حوض البحر الأبيض المتوسط.

وإذا علمنا بطبيعة النصوص القديمة حول تاريخ المغرب، من حيث ندرتها وكونها أجنبية إغريقية ولاتينية، أستُنفذت في مجال البحث والتحليل، فإن البحث الأثري بالمغرب عامة وفي البحر بصفة خاصة، يبقى ضرورة علمية لا مناص من توفير إمكانيات الغوص فيه.

لمحة عن الملاحة التجارية
بالمتوسط خلال العصر الروماني

البيضاوية بلكامل
كلية الآداب ـــ الرباط

يعد الرومان من ضمن الشعوب التي تعتبر الأرض مصدر الثروة الحقيقية، ولذلك فقد ارتادوا البحر مضطرين عند خوضهم غمار الحروب البونية(1).

وإذا كان الرومان قد ركبوا البحر متأخرين بالقياس مع أمم أخرى، فإنهم أضحوا خلال العصر الامبراطوري تحت رحمة التجارة البحرية ؛ فأي تأخر للسفن المحملة بالمواد الاستهلاكية وعلى رأسها القمح، كان يهدد الشعب بالمجاعة في قلب روما نفسها، لأن إيطاليا لم تعد هي المعنية لعاصمتها بل أضحت روما تابعة لمستعمراتها وراء البحر بشكل كبير(2).

وإذا كان المشرع الروماني(3) قد وصف التاجر بكل الصفات القدحية، فإنه

---

(1) J. ROUGE, **Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'empire Romain,** éd. S.E.V.P.E.N, Paris, 1966, pp. 11, 13, 95, 361-393.

S.J. DELAET, **Portorium, étude sur l'organisation douanière chez les Romains surtout à l'époque du Haut-Empire,** éd. De Tempel, BRUGGE, BELGIE), 1949, p. 46 note 3.

A. PIGANIOL, «Histoire Romaine», **Revue Historique,** 1953, p. 290.

(2) تُعدّد الدراسات تواريخ الأزمات والمجاعات التي أصابت روما عبر تاريخها ؛ وأبانت هذه الدراسات أن انقطاع المواد المستوردة من الأقاليم لأسباب شتى طبيعية وسياسية كان يصيب بالهلع الشعب والولاة بداخل روما نفسها، ويؤثر على عمليات التوزيعات المجانية التي اعتمدها جل الأباطرة الرومان لفائدة فئات كثيرة معدمة من ساكنة روما. انظر على سبيل المثال الدراستين التاليتين :

D. VAN BERCHEM, **Les distributions de blé et d'argent à la plèbe Romaine sous l'empire,** Genève, 1939, p. 67 SS.

A. JAIDI, **L'Afrique et le blé de Rome aux IV et V^e siècles,** Tunis, 1990, P. 116 SS.

(3) انظر الدراسة التالية :

A. GIARDINA, «Le marchand», **l'Homme Romain,** ed. Du Seuil, 1992, pp. 303-334 et spécialement, p. 321.

سرعان ما انتبه إلى قيمة المواد المجلوبة عن طريق البحر وبذلك ميز بين التجارة الصغرى (Tenius Mercatura) والتجارة الكبرى (Magna mercatura) فنقرأ على سبيل المثال عند شيشرون (Ciceron)[4] (القرن I ق.م) بأن «التجارة الكبرى التي تجلب الكثير من الأشياء من كل الجهات، هي نشاط يبرر فيها عامل طول الوقت الربح المحصل عليه»، وعلى النقيض من ذلك حقر من شأن التجارة الصغرى فقال بأنها «تنبني على ربح هو بالضرورة ثمرة خداع».

وإذا كانت مخاطر البحر تشفع للتاجر الأرباح التي يجنيها فإن شيشرون حذر المواطن الروماني من التفرغ الكلي للتجارة البحرية ونصحه بالاستفادة منها من أجل جمع الأموال التي تساعده على شراء أملاك عقارية وبعدها يتخلى عن مزاولة هذا النشاط التجاري المحفوف بالآفات والمخاطر[5].

تهكم الكاتب اللاتيني بّترون (Pétrone) (القرن I. م) على لسان بطله من الأهداف المبتغاة من وراء التعاطي للتجارة البحرية، فقال : «الأمور ستجري بسرعة إذا أرادت الآلهة ذلك. فخلال رحلة واحدة، أحصل على الملايين. وأبني منزلا وأشتري عبيدا أو دواب الجر، وكل ما أَمَسُّه ينمو مثل خيوط العسل. وأتخلى عن الأعمال، وأعمل على إعارة المعتقين، (Les Affranchis) [النقود]»[6].

والملاحظ أنه إلى جانب هذا الاتجاه السائد الذي يحط من قيمة النشاط التجاري ويعتبره من الأنشطة الثانوية بل والدنيئة التي لا تليق بالسيد الروماني ـــ نجد كتابات أخرى من نفس الفترة الزمنية تعتبر النشاط البحري من الضروريات فنقرأ على سبيل المثال عند سلز (Celse) (القرن I. م) ما يلي :

«فالإله أراد أن يجبر الإنسان على الاختراع بما أنه لا توجد نفس المواد في كل مكان، فالإله أراد أن يرغم الإنسان على اكتشاف التجارة البحرية»[7].

بما أن كل قارات العالم القديم كانت ملتفة حول البحر المتوسط، فقد كان

---

(4) A. GIARDINA, **Ibid.** pp. 314-315.

(5) J. ROUGE, **Recherches...**, pp. 12-13.

(6) ID, **IBID.**, p. 13.

(7) ID, **IBID.**, p. 18.

بمثابة بحيرة داخلية يحتكر الاتصال بالامبراطورية الرومانية، وبباقي الجهات والأقاليم التابعة للعالم الروماني أو المتعاملة معه، وبديهي أن ينعت بالبحر الداخلي، وهو من خلال تجربة القدماء ليس بحرا واحدا فقد قسموه إلى العديد من البحار التي تحمل أسماء المناطق والشعوب المتاخمة لضفافه[8].

نلاحظ كثافة المجالات البحرية عند الطرف الشرقي للمتوسط وقلتها عند وسطه وغربه. وتنم هذه التقسيمات على تعدد وتشابك الموانئ والطرق البحرية بالمتوسط الشرقي بالقياس مع باقي الجهات[9]. ويفسر ذلك بكون الطرف الشرقي توالت عليه شعوب فرضت عليها طبيعة تضاريسها أن ترتاد البحر مبكرا معتمدة رهانا صعبا تلخصه قولتهم المأثورة «فوق البحر أو تحت الأرض»[10].

لن تعدّد تسميات المحاور البحرية بالمتوسط ونقول فقط بأن بعضها كان أكثر استعمالا[11] وأمكننا تتبعه عن طريق أخبار المسافرين الذين انتقلوا عبر ربوع المتوسط المختلفة طيلة العصر الروماني[12]. وقد كان خط إفريقيا ــ إيطاليا من ضمن الخطوط البالغة الأهمية وهو على حد قول ثلة من المتخصصين كان بمثابة الشريان الذي أمد روما بالقوت اللازم لساكنتها، فهو خط الأنونة (L'annone)[13]. وجمع الخط الافريقي بين النقل البري والبحري. ويفسر هذا الأمر عند باحثين برغبة الملاحين في تقليص مسافة الإبحار في أعالي البحر وعند

---

(8) انظر الخريطة 1.

(9) انظر الخريطة 2.

(10) انظر حول الإشارات الخاصة بشعوب البحر المقال التالي :

R. CAGNAT, «Portorium», **D.A.G.R** IV (N.Q). p. 598.

ويستكمل بالنسبة لشمال إفريقيا بالدراسة التالية :

F. DECRET, **Carthage ou l'empire de la mer**, ed. du seuil, Paris, 1977, pp. 17 SS.

(11) انظر خريطة 2.

(12) مثلا سفر القديس بول إلى غرب المتوسط انظر :

J. ROUGE, «Le voyage de Saint Paul en occident», **C.H** XII, 1967-3, pp. 244-246 et note 51 p. 246.

(13) أحيل على الدراسات التي أشرت لها، هامش 2. وأضيف لها المقال التالي :

R. CAGNAT, «L'annonce d'Afrique», **C.T**, 1977, pp. 205».

آخرين بصغر حجم السفن[14].

كان الخط الإفريقي يرتبط بإيطاليا إما عبر موانئ صقلية أو عبر جزيرة سردينيا ويلتقي في طرفه هذا بالخط البحري الاسباني القادم من موانئ قادس وبيلون (Belone) وطركون وقرطاجنة الجديدة وغيرها من الموانئ الاسبانية[15].

وللاشارة، فمجمل علاقات موريطانيا الطنجية (المغرب في العصر الروماني) بإيطاليا كانت تتم عبر الموانئ الاسبانية. فكانت ليكسوس مرتبطة بقادس وطنجي (Tingi) ببيلون (Belone) بل إن التجار الموريين من الساحل الافريقي كانوا موجودين بكثرة بمالقة على الساحل الإسباني الشرقي[16]. وهكذا فعبر النقط السالفة الذكر كانت السفن المحملة بالبضائع والمستحقات العينية وأيضا المحملة بالمسافرين تتعدى أعمدة هرقل في اتجاه سردينيا ومن شمال هذه الجزيرة تصل إلى أوستي، أما السفن التي تود الوصول إلى ميناء بُوزول فكان عليها أن تعبر الجزيرة من جنوبها[17].

ولن نحتاج إلى القول بأن الخطوط البحرية هي جزء من كل. فطبيعي أنها تكملة بحرية للمسالك البرية التي تنطلق من داخل الجهات المنتجة أو المصدرة نحو الموانئ البحرية[18]، وهي أيضا حلقات اتصال بين المتوسط وباقي المعمور[19]. ويبين لنا

---

(14) J. ROUGE, **Recherches..**, pp. 95-96.
ID, **La marine dans l'antiquite,** ed. P.U.F, Paris, 1975, pp. 199-201.

(15) J. ROUGE, «Le voyage de SAINT PAUL en occident», **C.H** XII, 1967-3, p. 243, note 37.
أنظر كذلك.
M. R. CHARLESWORTH, **Les routes et le trafic commercial dans l'empire Romain,** ed. De. Cluny, Paris, pp. 145, 148 et 160.

(16) ID, **IBID,** p. 160.
H. CAMPS-FABRER, **L'olivier et l'Huile dans l'Afrique Romaine,** Alger, 1953, pp. 75-77.
ويتمم بالمقال التالي حول الخمر الافريقي المكتشف بجهات مختلفة من البحر المتوسط ومن ذلك خمر موريطانيا الطنجية. انظر :
R. Le quement, «Le vin Africain à l'époque imperiale», **Ant. Afr.** 16, 1980, pp. 189-190.

(17) J. ROUGE, **Recherches...**, pp. 95-96.

(18) L. HARMAND, **L'occident Romain,** Gaula, Espagne, Bretagne, Afrique du Nord (31 ar) (à 235ap JC) ed. PAYOT, Paris, 1960, p. 428 SS.

(19) J. ROUGE, **Zamarine...**, pp. 201-202.

مسلك أنطونان (L'Itineraire d'Antonin) (القرن III. م) تجمع كل المسالك البرية أو تفرعها من طنجي، فكأنها رأس حربة[20].

اختلفت مدة الإبحار من خط لآخر. ولعبت العوامل الطبيعية والاقتصادية دورا هاما في توجيه الملاحة التجارية وفي تحديد سرعة السفن، وبتتبع الباحثين المعاصرين لمختلف أنواع المصادر القديمة أمكنهم استخراج المسافات التي كانت تفصل موانئ المتوسط عن بعضها وأيضا تحديد سرعة السفن بين مختلف النقط المتوسطية، ووضع هذه المعلومات على شكل جداول[21].

ويستفاد من هذه الجداول[22] بأن أيام الابحار انطلاقا من الموانئ الافريقية في اتجاه موانئ أخرى متوسطية وعلى رأسها ميناء أوستي، كانت على العموم قصيرة وسهلة. ومعلوم أن طول المسافة أو قصرها ـــ وحسب القاعدة العامة التجارية ـــ تنعكس على تكلفة السفر وعلى أثمنة البضائع المصدرة. ويظهر أنه تحكمت آليات أخرى في الأسعار من ذلك كثافة استعمال الخط البحري ومختلف الضرائب المفروضة على البضائع والتي كانت تجمعها كلمة بورتوريوم (Portorium)[23].

ومن المعروف، أن العالم الروماني كان موزعا إلى العديد من المقاطعات الجمركية (Circonscriptions) وكانت قيمة المستحقات الجمركية تختلف من جهة إلى أخرى ؛ ناهيك عن واجبات أخرى تنضاف في حالة بقاء البضائع متراكمة لوقت طويل بداخل الموانئ أو لانتقالها من جهة إلى أخرى. ثم إن المواد التي تجلب من خارج العالم الروماني كانت تتضاعف مصاريفها وبالتالي ترتفع أثمنتها عند

---

(20) مسلك أنطونان من خلال المرجع التالي :

R. ROGET, **Le Maroc, chez les auteurs anciens**, ed. Belles — lettres, Paris, 1924, (L'Itineraire d'Antonin).

(21) يمكن التوقف عن جداول تفصيلية من خلال الدراسة الهامة التالية :

L. CASSON, **Ships and Seamship in the Ancient Wold**, ed. Princeton, 1971, p. 281-296.

(22) ونحيل على الجدول I ضمن دراستنا وهو مستقى من المقال التالي :

H. DE SAUSSURE, «Variété, de la Marine, antique», **R.A.**, Juillet - Septembre 1937, pp. 96-97.

(23) حول مفهوم البورتوريوم والمصطلح الخاص بالشمال الإفريقي انظر :

S.J. DELAET, **Portorium...**, pp. 116, 247-271.

وصولها للأسواق الرومانية[24].

ورغم ما قلناه : يظل النقل البحري أقل تكلفة من النقل البري وعلى حد قول جل المختصين في الملاحة التجارية القديمة. و«يمكن النقل البحري من نقل حمولات كبرى، وفي مدد قصيرة في حالة ملاحة جيدة، ويربط النقط التي لا تمتد لها المسالك البرية، مما يضاعف من قيمته»[25].

صحيح أن التاجر البحري خاصة المسافرين بحرا على وجه العموم كانوا عرضة للعوارض الطبيعية وللتدابير الإدارية التي تؤخر إقلاع السفن التي يركبونها أو تعطّل وصولها. ولكن الأمثلة على ذلك تبقى محدودة. فنذكر من ذلك أخبار القديس بول (Sain Paul) من القرن الأول الميلادي الذي أمضى ستة أشهر للانتقال من فلسطين إلى قادس، واستغرق سفر (Rutilius Namatianus) خلال القرن IV م. أكثر من شهر للانتقال من أوستي إلى لونا (Luna)، مع العلم أنه في حالة إبحار جيدة كان الانتقال من الطرف الشرقي للمتوسط إلى الطرف الغربي لا يتعدى ثلاثة أسابيع[26].

وأمكننا من خلال مرسوم ديوكليتيان L'édit de Dioceletien) (IV م.) الاطلاع على أثمنة النقل بالنسبة لمعظم الخطوط البحرية بالمتوسط[27].

ويبرز هذا المرسوم تدخل الدولة في تحديد الأسعار للحد من مضاربات التجار. وبالرغم من أن الأثمنة المنشورة ضمن المرسوم المذكور لم تطبق فإنها تعطينا صورة تقريبية عن أثمنة النقل البحري[28].

---

(24) S : J. DE LAET, **PORTORIUM...** 2ème et Troisième parties.

وللاختصار يمكن الرجوع للمقال التالي :

R. CAGNAT, «Portorium», **D.A.G.R.** IV (N-Q), p. 587 SS.
J. ROUGE, **Recherches...**, p. 105 note 1.
ID, **La marine...**, p. 20.
CASSON, **SHIPS...**, p. 183.

(26) J. ROUGE, «Le voyage de Saint PAUL en occident», **C.H.**, 1967-3, p. 237 SS.
E. de SAINT-DENIS, «variété, vitesse des navires ancuns», **R.A.** Juillet - Décembre, 1941. pp. 122, 124.

(27) حول الأثمنة من خلال مرسوم ديوكليتيان انظر **جدول II**.

(28) A. SIGANIOL, «L'économie dirigée dans l'empire Romain au IVe siècle, ap. J.C», **Scientia,** 1947, p. 95.

ويظهر من خلال هذا المرسوم بأن الخطوط البحرية المنطلقة من أوربا نحو إفريقيا أو العكس كانت على العموم ـــ أقل تكلفة، ويستثنى من ذلك خط إفريقيا ـــ صقلية فكان من المفروض أن يكون أبخس الخطوط ثمنا لقصر مدة الإبحار عبرهُ. ولكن لاشك أن الضغوط عليه جعلت ثمن النقل باهظا[29].

عبر هذا الخط الذي اقترن بالأنونة (L'annone)، كما أسلفنا قوله[30] برز دور الأفارقة الذين اضطلعوا بمهمة الإشراف على هذه المستحقات العينية بشكل كبير سواء من البروقنصلية أو من الموريطانيتين[31] وكان والي الأنونة من موريطانيا الطنجية (Praefectus annonae) يعرف باسم (Q. Baienus Blassianus)[32].

وكانت تعويضات هؤلاء الولاة وهم عادة يختارون من طبقة الفرسان ـــ تصل إلى 400.000 سسترس (Sesterces) أو أكثر[33].

عبر الخط الافريقي امتدت كذلك التأثيرات الفكرية والفنية عبر جهات مختلفة من البحر المتوسط ومن ذلك روما نفسها وصقلية واسبانيا وغاليا والمشرق أيضا. ولعبت جزيرة صقلية دور الوسيط الضروري[34] وازدادت علاقاتها مع الشمال الإفريقي وتطورت خصوصا خلال القرن IV م، وهي مرحلة خيم فيها الركود والتدهور بالنسبة لجهات متوسطية عديدة[35].

لا تعني كثافة الخطوط البحرية، ومدد الإبحار القصيرة والسهلة بأن الملاحة بالمتوسط كانت دوما مناسبة. فكثيرا ما كان يتأخر إقلاع السفن لانتظارها الرياح

---

(29) J. ROUGE, **La Marine...**, pp. 199-201.
ID, **Recherches...**, p. 95.

(30) انظر هامش (2) وهامش (13).

(31) H. DAUIS — d'ESCURAC, **La prefecture de l'annoné service administratif impérial d'AUGUSTE à constantin**, Ed. E.F.R. Rome, 1976, pp. 75, 116, 125.

(32) ID, **IBID**, p. 75.

(33) ID, **IBID**, pp. 68, 88.

(34) MICHELE — LEMEE, «Gran - des problèmes de la mosaïque au IVe siècle ap J.C.», **I.H.A.** 2, 1965, p. 53.

(35) ستأتي الإشارة لبعض أسباب التدهور بدءا من أزمات القرن III م من خلال القسم الأخير لهذه الدراسة الأولية التي نعتبرها تمهيدا للأطروحة التي نحن نصدد تهيئها حول الاقتصاد انطلاقا من رصد بعض مظاهره كما تتجلى لنا من خلال الفسيفساء.

المناسبة ؛ وكثيرا ما كانت تعرف تاريخ إقلاعها. ولكن لا يتكهن ربانها بتاريخ الوصول لأن أدنى تقلبات جوية مفاجئة في عرض البحر كانت تجعل حساباته لا جدوى لها لأنه قد يصل بشراعه سالما وقد لا يصل[36].

لعبت العوامل المناخية أدوارا بارزة في توجيه النشاط التجاري البحري، فكان البحر المتوسط يغلق في وجه الملاحة طيلة شهور متعددة[37]. وكان القدماء لا يشذون عن القاعدة المطلقة إلا عند الضرورات القصوى. ومتعت الدولة أصحاب المراكب بامتيازات متنوعة، تزيد منها في حالات الاستثناءات[38].

ونقف من خلال المصادر الرومانية[39] على معلومات تفيد بأن السنة البحرية كانت تتضمن أربع مراحل تختلف في صلاحياتها بالنسبة للملاحة التجارية[40]. ونورد التقسيمات على الشكل التالي :

ــ **مرحلة أولى** : امتدت من 27 ماي إلى 14 شتنبر، ووافقت البحر المفتوح أمام الجميع، وكان الإبحار خلال هذه المرحلة سهلا ولا يطرح أدنى مشاكل.

ــ **مرحلة ثانية** : امتدت من 14 شتنبر إلى 11 نوفمبر، وصادفت مرحلة الابحار المحفوف بالمخاطر.

مرحلة ثالثة : امتدت من 11 نوفمبر إلى 10 مارس وهي التي عرفت في المصادر القديمة تحت اسم البحر المُغلق (Mare clauduntur/Mare clausum).

---

(36) ضربنا أمثلة كذلك من خلال نموذجين من القرنين الأول والرابع الميلاديين. انظر هامش 26.

(37) انظر المقالات التالية حول توقف الملاحة بالمتوسط وأيضا بالأطلسي :

J. ROUGE, «La navigation Hwernale sous l'empire Romain, **R.E.A.** LIV, 1952, N°3-4, p. 316-325.

J. LAPORTE, «Mare Clausum», **R.E.A.** IV, 1952, p. 110-111.

G. de SAINT-DENIS, «Mare CLAUSUM», **R.E.L**, 1947, (1948), pp. 196-214.

(38) عدد الدارسون الامتيازات المخولة لأصحاب المراكب من لدن الإدارة الرومانية ونكتفي بذكر المقال التالي لأنه جامع وشامل :

CH. SAUMAGNE, «Un Tarif fiscal au quatrième siècle de notre ère d'après des fragments découvertes à carthage», **Karthago** I, 1950, p. 162.

(39) على سبيل المثال فجيس (VEGECE) (القرن IVم) من خلال المقال التالي :

J. ROUGE, «La navigation Hivernale sous l'empire Romain», **R.E.A.** LIV, 1952, p. 318.

(40) بحر ناقول أن الدولة من جهة والمغامرين من جهة ثانية كانت حاجياتهم القصوى تستدعي الإبحار حتى في الفترات التي تتوقف فيها الملاحة التجارية.

وكان الإبحار خلالها ممنوعا منعا كليا. ومع ذلك وجدت استثناءات لوجود مغامرين وعند الضرورات القصوى[41].

ــ **مرحلة رابعة** : امتدت هذه المرحلة من 10 مارس إلى 27 ماي. وكانت صالحة للملاحة ولكن مع ذلك كان هناك من الملاحين والمسافرين من كان يتجنب الإبحار خلال شهر مارس وينتظر شهر أبريل الذي يُنعتُ بأنه الشهر الذي «يفتح فيه كل شيء»[42].

ويمكننا وبناء على التقسيمات السالفة الذكر ــ التمييز بين فصلين ملاحيين متباينين أحدهما جيد للملاحة ويمتد من 10 مارس إلى 14 شتنبر، والثاني فصل رديئ يمتد من 14 شتنبر إلى 10 مارس، وخلال هذا الفصل الأخير كانت جل السفن الكبرى (Naves onerariae) تتوقف بصفة كلية عن الإبحار ــ وكما كررنا قوله ــ وتواصل بعض المراكب الصغرى (Orariae naves) التي تعتمد التجديف من ساحل لآخر ــ نشاطها التجاري مستغلة كل مناسبة للإبحار، وكل مرفأ قريب للرسو[43].

لا يعني تقيد البحارة بالتقنينات خلو الملاحة التجارية من الآفات. فكثيرة هي السفن التي لم تصل إلى الموانئ المستهدفة إما لعوامل طبيعية[44]، أو لأعمال القرصنة التي كانت نشيطة بضفاف المتوسط[45]، أو لأسباب أخرى[46].

---

(41) نذكر من المغامرين ساتروس (SATURUS) أخ القديس أمبرواز (SAINTAHBROISE).
انظر: J. ROUGE, «La navigation Hivernale sous l'empire Romain», **REALIV**, 1952, p. 321.

(42) حول شهر أبريل كأفضل الشهور للشروع في الإبحار. انظر :

J. ROUGE, «La navigation Hivernale sous l'empire Romain», **R.E.A.** LIV, 1952, n°3-4, p. 320.

(43) ID, «IBID», pp. 316-317.

(44) J. ROUGE, **Recherches...** pp.

(45) حول القرصنة قديما انظر :

J. ROUGE, **La marine...**, pp. 119-121.
A. DAUBIGNEY, «Contribution à l'étude de l'esclavagisme, la propriété esclavagiste chez CI-CERON», **Actes de la Table Ronde**, Besançon, 1976, p. 41.

ولم نتمكن من الحصول على المرجع التالي :

J.M. SESTIER, **La piraterie dans l'antiquité**, Paris, 1880.

(46) سيأتي ذكر بعضها بآخر هذه الدراسة.

وخلفت هذه السفن التي ضلت وجهتها حطامات كثيرة[47]، هي اليوم منبثة بمختلف جهات البحر المتوسط، وقد تم الكشف عنها بفضل الصدفة أو بأعمال الاركيولوجية ـ البحرية[48]. وأضحت موادها مؤشرا جيدا على مختلف العلائق التجارية وعلى كثافة أنشطة بعض الموانئ المتوسطية[49].

تجرنا الإشارة المتكررة للموانئ للحديث عن هذه العناصر التي تعد أساسية في المنظومة الملاحية، فما هو تعريف الميناء خلال العصر الروماني ؟

إذا كان الميناء[50] قبل العصر الروماني هو المرفأ التي تستطيع المراكب البحرية أن ترسو فيه لتحتمي من الرياح، وتتزود منه بالماء والطعام، وكان هو أيضا المكان المناسب لقيام عمليات تجارية مع الأهالي، وهو كذلك الخاص بالصيد البحري فإنه زمن الرومان لم تعد هذه النوعية كافية ولذلك تبلورت إلى جانبها وانطلاقا من القرن الأول الميلادي موانئ اصطناعية بنيت ووضعت وفق تقنيات خاصة فمنها ذات حوض واحد ومنها ذات الحوضين أو أكثر، وأضحت قادرة على استقبال سفن ذات حمولات كبرى[51]. ويندرج في هذا الصدد العديد من الموانئ المتوسطية نذكر منها الموانئ التالية[52] :

ـ الاسكندرية.

ـ أوستي وبورطوس (Portus).

ـ قـرطـاج.

---

(47) انظر **الخريطة 3**.

(48) **Le COURRIER**, Mai, 1977, p. 12.

(49) مثلا دراسة بونوا (BENOIT)

F. BENOIT, «Archologie sous-marine et Histoire Economique de la Gaude» **Archeologia** n°18, Sep. Oct, 1967, pp. 20-24.

(50) تعريف الميناء من خلال :

J. ROUGE, **La marine...**, pp. 178-179, M. BESNIER, «PORTUS», D.A. GRIV (N-Q), p. 594.

(51) J. ROUGE, **La marine...**, pp. 178-179.
ID, **Recherches...**

(52) **J. ROUGE, La marine...**, pp. 179-184.
ID, «Les ports Romains de Mediterranée», **Archeologia**, 1978, n°29, pp. 10-19.

ــ لبـــدة.

ــ مـارسيليـا.

سؤال يفرض نفسه. كيف كان الربابنة قديما يتعرفون على الموانئ ؟

اعتمد الربابنة على العديد من المؤشرات لتحديد الموانئ من ذلك القمم الجبلية العالية، ثم التماثيل والمعابد البارزة. ونذكر ضمن النوعين الأخيرين عملاق رودس (Rhodes) ومعبد أغسطس بالاسكندرية. وشكلت المنارات (Pharus)[53] التي كانت توقد ليلا، كمنارات الاسكندرية، وبوزول (Pouzzoles) وأوستي نقط ارتكاز البحارة الذين كانوا يفضلون متابعة الابحار ليلا. ولا ننسى الدور الذي لعبته النجوم في السفر فقد كانت دالة كل مسافر برا أو بحرا[54].

واليوم يهتدي الأثريون للمسالك وللموانئ عن طريق جملة من المؤشرات الأثرية من ذلك قطع الرصاص[55] التي كانت بتمييز السلع. وشكلت أهراء القمح (L'Horreum) التي كانت تقام عادة عند ملتقى المسالك البرية أو بداخل المدن الكبرى وبالموانئ أفضل مؤشر[56]. وبالنسبة لأهراء الشمال الافريقي فقد عدد روني كانيا (R. Cagnat) بعضها فأحيل عليه[57].

كان دور السفن كبيرا في الربط بين العديد من موانئ المتوسط المنبثة عبر ضفافه المختلفة[58]. وقد تعددت أشكال السفن وتنوعت وظائفها. واعتمد الملاكون لتمييزها عن بعضها كتسميتها بأسماء مجردة وبأسماء آلهتهم وحيواناتهم وبنعتها كذلك

---

(53) حول المنارات انظر :

M. BESNIER, «PHARUS», **D.A.G.R.**, pp. 427-432.

(54) وحول مختلف الوسائل المعتمدة قديما للتعرف على الموانئ انظر :

J. ROUGE, **Recherches...**, pp. 82-83.

(55) لم نتمكن من الاطلاع على المقال التالي :

M. ROSTOVTZEFF, «Etude sur les plombs Antiques», **R.N** 1816, p. 127-141.

ولكن الإشارة إلى قطع الرصاص كعلامات مميزة للبضائع وردت في جل الدراسات التي اعتمدناها لكتابة هذا المقال انظر مثلا :

R. LEQUEMENT «Le vin Africains à l'époque compteriale», **Ant. Afr.** 16, 1980, P. 191.

(57) R. CAGNAT, «L'Annone d'Afrique», **C.T.**, 1977, pp. 220 SS.

(58) حول بعض الموانئ انظر **خريطة II**.

حسب وظائفها. وقد أحصى (Casson) أكثر من ثمانين تسمية[59].

ظهرت الدراسات حول السفن القديمة بشكل مكثف منذ القرن XIX، وفي هذا الصدد لا يلزم الاستغناء عن كتابات جال (JAL)[60] القيمة وعن معظم المقالات الواردة ضمن معجم العاديات الإغريقية ــ الرومانية[61] لمن يهمه التعرف بشكل دقيق على مختلف أشكال السفن وعلى تنوع استعمالاتها وتباين حمولاتها.

وتساعدنا فسيفساء ألتبروس (La masaïque d'Alyhiburus) على الإحاطة النسبية ببعض أنواع المراكب. صحيح أنها لا ترتبط جميعها بالمرحلة التي تهمنا إذ أضحى بعضها متجاوزا خلال العصر الروماني، ولكن هذه الفهرسة تسهل استيعاب المعلومات الواردة في المصادر المكتوبة حول بعض السفن وتمكننا بذلك من تتبع تطور صناعتها[63].

ضمت فسيفساء ألتبروس زهاء 25 مركبا منها 22 حاملا لأسماء مميزة. وقد اختلف الباحثون المعاصرون في تصنيفها. فهناك من قسمها حسب نوعيتها. فميز بين المراكب التي تستعمل المجاديف (Les rames)، والمراكب الشراعية والمراكب التي تجمع بينهما، وهناك من ميزها حسب أشكالها. فكانت السفن الدائرية الشكل

---

(59) L. CASSON, **SHIPS...**, p. 355.

(60) J. JAL, **Archeologie Navale**, 1840, 2 Tomes.

(61) نحيل على المقالات المختلفة حول السفن الواردة ضمن معجم العاديات الإغريقية ــ الرومانية **(D.A.G.R)** من ذلك ما يلي :

HIPPAGO, HORIA, Paris, myoparo, prosuma, musulus, RATIS, ST latta...

وعلى كتابات روجي (ROUGE) وكاسون (CASSON). ونضيف لذلك حول الأسطول الحربي المرجع التالي :

M. REDEE, **Mare Nostrum**, B.E.F., A.R. 280, Rome, 1986.

(62) انظر **اللوحة I**.

(63) من الدارسين لهذه الفسيفساء التونسية :

M. DUVAL, «La forme des navires Romains d'après la Mosaïque d'AL YHIBURUS», **M.E.F.R** LXI 1949, pp. 119-149.

M. ENNAIFER, **La cité d'Alyhiburos** et l'édifice des Axlepceia, ed. I.N.A.A., Tunis, 1976, p. 94-99 + pls.

هي السفن التجارية والسفن الطولية هي الخاصة بالحروب. وهناك من عرفها حسب هندستها فميز بين صنفين هندسيين : أشكال متوازية وأخرى غير متوازية وهناك أخيرا من قسمها حسب وفرة المعلومات حولها، فصنفها إلى ثلاث مجموعات : أولى، معرفة بدون أدنى إشكال وثانية : تمكن الباحثون من تعريفها فلم تعد تثير المناقشات بينهم، والثالثة : مازالت محط جدال(64).

ويظهر أنه إذا كان قبل العصر الروماني من الممكن باعتماد الشكل تمييز السفن التجارية والسفن الحربية فإنه خلال العصر الروماني أضحى مالك السفينة من جهة والدولة من جهة ثانية(65) هما كذلك متحكمان أساسيان في وظائف السفن ومختلف استعمالاتها.

ومن المنطقي، أن نوعية بعض البضائع ذات الأحجام الكبرى من ذلك الحيوانات الضارية والفيلة والخيول لا تحمل على متن نفس المراكب التي تنقل القمح وأمفورات النبيد والزيت والكاروم (Garum)(66).

وللاشارة، ومن خلال الجودة إلى المصادر بأنواعها يتبين بأن كل السفن ذات الحمولات الكبرى كانت تجر خلفها قوارب (Chaloupes) لعبت أدوارا مهمة في الإنقاذ عند غرق السفن (Naufrages) وفي الربط بين السفن والميناء في أغلب الحالات التي يصعب على السفن الإرساء بالميناء وتبقى متوقفة في عرض البحر(67).

مهم معرفة حمولة السفن التجارية فاعتمادا عليها تنبني عملية قياس حجم المبادلات التجارية أحد المؤشرات الدالة على النشاط الاقتصادي للمرحلة المدروسة(68).

وقد اهتدى القدماء منذ العصر الإغريقي إلى هذا الأمر فميزوا السفن حسب

---

(64) انظر مجمل المناقشات من خلال مقال ديفال (DUVAL).

(65) J. ROUGE, **Recherches...** pp. 76-77.

(66) **لوحة I** : فسيفساء ألتبروس التي تظهر من خلالها مراكب محملة بالرزم، والأمفورات والخيول الخاصة بالسباق.

(67) M. BESNIER, «Navicularuis» **D.A.G.R,** (N-Q) pp. 20-41.

(68) J. ROUGE, **Recherches...**, p. 66.

حمولتها من الأمفورات إلى ثلاثة أصناف : صغرى ومتوسطة وكبرى[69].
(Chilliophores / dischiliophores / myriophores).

ومنطقي أن حمولات السفن لم تبق قارة بل تطورت عبر التاريخ القديم وبذلك فالسفن ذات 262 طن خلال العصر الإغريقي والتي كانت تصنف ضمن السفن ذات الحمولات الكبرى أضحت بسيطة الحمولة إزاء السفن العملاقة من العصر الروماني التي ناهزت حمولتها ألف طن، كما هو الأمر بالنسبة للسفينة التي ركب على متنها لوسيان (Lucien) (من القرن II م.) والمعروفة تحت إسم **Isis**[70].

إذن، لاشك أن السفن الكبرى كانت متوفرة بالبحر المتوسط بشكل عادي خلال العصر الروماني. ولكن كان أكثر عددا السفن ذات الحمولات المتوسطة التي تتراوح بين 150 و500 طن[71].

اختلفت طرق شحن البضائع حسب نوعيتها وهذا ما نقف عليه من خلال المصادر بأنواعها المكتوبة والأثرية، فالقمح كان يحمل بدون انتظام (صُوبّة/En urac) بقعر السفن، كما كان يوضع بداخل أقداح أو سلات أو أكياس جلدية، في حين خصص للسوائل الأمفورات والبراميل بعد شيوع انتشارها، ووضعت مواد أخرى على شكل رُزم[72].

وإذا كانت الأمفورات قابلة لأن يكتب عليها جميع المعلومات الخاصة بالمصدر والمستورد ومختلف نقط الشحن التي مرت منها إلى حين إفراغها كما نتبين ذلك من خلال آثار موقع تيستاسيو (Mont Testaccio)[73] فإن الرزم والأكياس كانت تُعلّم بقطع الرصاص التي تبين أصحابها ونقط الجمارك التي مرت منها فهذا القطاع وحده كان به 200.000 شخص[74].

---

(69) HERMINE de SAUSSURE, «De la marine antique à la marine moderne», **R.A.** 1937, p. 93.

(70) P. POMEY, A. TCHERNIA, «Le Tonnage Maximum des Navires de commerce Romains», **Archeo-nautica** 2 (1978), p. 243 SS.

(71) J. ROUGE, **Recherches...**, p. 67 SS.

(72) ID, **IBID**, p. 78.

(73) R. ETIENNE, «Les Ampheres du Testaccio au III^{e} siècle», **M.E.F.R.** LXI, 1949, p. 15-181.

(74) S.J. DELAET, **PORTORIUM...** pp. 448-449.

لقد شغل البحر العديد من الأشخاص مالكين وعاملين في الموانئ أو على متن السفن وتجارا ويصنفون كما يلي[75] :

1. الأشخاص العاملون في الميناء — LES GENS DU PORT

1.1. الحمالون — Débardeurs et professions connexes

حمالون بعصا طويلة (Phalangarii)

حمالون بأكياس (Sacarii)

حمالون بالبردعة (Baüili et Geruli)

مكلفون بالأغنام (Pecuarii)

مكلفون بلحم الخنزير (Suarii)

متخصصون في الحمل بالرافعات (Professionarii de cironus

2.1. الوزانون — Mensores

وزانو القمح بالمسطرة (Mensores frumentarii)

وزانو القمح عند وصوله للميناء (Nauticarii)

وزانو القمح عند تصديره نحو روما بالأهراء (Acceptores)

أعوان (Adiutores)

وزانون بالميزان (Mensores machinarii - frumenti publici - (Mensores Sacomarii)

3.1. صانعو السفن — Les Constructeurs de navire

المهندس (Architecti navales)

النجار (Fabri Navales)

الجلفاطون (يحكمون سد السفن لتجنب النفاذية (Stuppatores)

الدّهانون (يدهنون السفن بالشمع لحفظ الخشب من ماء البحر) (Unctores)

---

(75) نحصر الأشخاص المرتبطين بالبحر وكما فعل روجي (ROUGE) ضمن أربع مجموعات. ونعتبر الجرد تقريبا ونحيل للتعريف على مختلف الأصناف على المقالات المختلفة بمعجم العاديات الاغريقية — الرومانية (D.A.G.R.).

الصابوريون (هم الذين يضعون ثقلا في قعر السفينة يسمى صابورة يحفظ توازنها) (Saburrarii)

4.1. البحارة بالميناء — Les Bateliers du port

بحارة Scapharii، وهي زوارق تشبه زوارق الانقاذ (Scapharii)

العاملون بالزوارق النهري Lyntres وهي مراكب نهرية تحمل البضائع والمسافرين (Lyntrarii)

العاملون على تزويد روما بقمح المستحقات العينية (الأنونة) (Caudicarii)

الجارون أو الساحبون للسفن بداخل الأنهار (Helciarii - Haleurs)

الغطاسون (Urinatores)

5.1. موظفو الميناء — Les fonctionnaires du port

ولاة أو حكام (Prefets)

حارسو الأهراء (Horrearii)

ولاة رومانيون (على ميناء أوستيا أو على الأنونة أو بموانئ أخرى) (Procurateurs)

مكلف بمراقبة الصادرات والواردات (Questeur)

الكونت يراقب خروقات التجار ويتابعهم (حسب مصادر القرن الرابع الميلادي) (Comtes)

ولاة الأقاليم (هم أيضا على رأس الموانئ يسهرون على سير الأمور بها). (Gouverneurs)

كتاب بالموانئ يسجلون البضائع (Tabularii)

مساعدو الكتاب (Adintores)

2. أعوان السفينة — LES GENS DU NAVIRE

النوتيون (Nautae)

الجدافون (Rameurs)

حارسو السفن وموثقون (Diaetarii)

مكلف بإعطاء الإيقاع للجدافين (Keleuste : Comité)

مكلف بمقدم السفينة أي الجؤجؤ (Proreute : sous-Lieutenant)

قائد السفينة ـــ مدير دفة السفينة (Gubernator = Timonier = Lieutenant pilote)

3. مستغلو السفينة — LES EXPLOITANTS DU NAVIRE

صاحب السفينة (Nauclère : le magister Nauis = (Naviculaire)

مجهز السفينة (Exercitor)

4. التجار — LES GENS DE COMMERCE

وسيط تجاري (Negatiatores)

تاجر (Mercator)

عالم البحر هو إذن عالم مختلط تعايشت برحابه شعوب وأمم مختلفة وعاشت منه بشكل مباشر أو غير مباشر أفراد أو هيآت متفاوتة القيمة الاجتماعية. تزعم القائمة الأثرياء من المقاولين في النقل أو كبار الوسطاء التجاريين وربابنة السفن. ومعظم هؤلاء كانوا بدورهم ـــ وفي أغلب الأحوال ـــ تابعين لكبار الملاكين العقاريين الذين كانوا هم أصحاب جل المراكب، وهم الممولون لمعظم العمليات التجارية ونذكر من ذلك على سبيل المثال أسرة الاوفيديين (Aufidii) والثرى بونيفاس (Boniface) من الشمال الافريقي[76].

كان الفصل الرديء يعرض يدا عاملة كثيرة لبراثين الفقر والتشرد. ويصور لنا القديس جون كيسسطوم (Saint Jean Chysostome)[77] مأساة هؤلاء العمال الموسميين من حمالين وجذافين وغيرهم، ولاشك أنهم كانوا ينتظرون عودة الملاحة التجارية مصدر قوتهم بشغف كبير. وإذا كانت الملاحة التجارية شكلت الخبز اليومي لتلك الفيئات الفقيرة فإنها كانت مصدر ثراء العديد من المعتقين (Affranchis) والفرسان الذين تولوا رياسة الخطوط البحرية المزودة لروما

---

(76) J. ROUGE, Recherches.. pp. 310 SS, p. 246.

(77) ID, IBID, p. 246.

بمستحقاتها العينية، وأشرنا فيما سلف إلى أن قطاع «الجمارك»، وحده شغل أكثر من 200.000 شخص من العالم الروماني[78] بل اعتبرت نسبة تردد كلمة بورتوريوم بارومترا (Baromètre) للنشاط التجاري[79].

لقد أسهم توسع الامبراطورية الرومانية لجعل الامتداد التجاري يشمل كل أطراف البحر المتوسط، بل يتعداه إلى جهات وبحار أخرى وظهرت تخصصات بشكل بيِّن بين العاملين في البحر لم تتح لنا إمكانية الإحاطة بها جميعا فالجرد لا يقدم إلا صورة نسبية لهذا العالم المتشابك الذي انضوى بعض العاملين فيه تحت جمعيات وفي إطار طوائف سيتبلور بالتدريج دورها المهني، ويصبح رؤساؤها (Patrons) هم المكلفون بدرجة أولى والمسؤولون المباشرون إزاء الدولة الرومانية[80].

يعتبر بعض المتخصصين دور الطرف الشرقي من البحر المتوسط أكبر بكثير من الطرف الغربي في الملاحة التجارية[81]. ويصعب اعتماد الاحصاءات للتقييم، فهناك من يقدر كمية البضائع التي استوردتها روما من الطرف الغربي بـ 80.000 طن سنويا، يشكل القمح نصفها[82]، ولكننا لا نجد مقدار ما صدره الطرف الشرقي بالدراسات والمصادر التي اعتمدناها، ويمكننا أن نردد مع أيليوس أرستيد (Aelius Aristide) بأن روما أضحت خلال القرن III الميلادي «سوقا تجارية عالمية»[83]. ويقدم لنا الباحث لوجال (Le Gall) بيانا[84] ببعض المواد التي تزودت

---

(78) S.J. DE LAET, **Portorium...**, p. 448-449.

(79) ID, **IBID**, pp. 447-448.

(80) CH. SAUMAGNE, «Un Tarif fixal au quatrième siècle de notre ère d'après des fragments découvertes à carthage», **Carthage I**, 1950, p. 159.

(81) J. ROUGE, **Recherches...**, p. 313.

(82) J. LE GALL, **Le Tibre Fleure de Rome dans l'Antiquité**, ed. P.U.F., Paris, 1953, pp. 244-248. J. GUEY, «Compte rendu des thèses de la GALL, **REA**, 1954, p. 489. Note 1.

(83) J. ROUGE, **Recherches...**, p. 321, V. CHAPOT, **Le Monde Romain**, Ed. A. MICHEL, Paris, 1951, p. VIII.

(84) لوجال (Le GALL) هامش (82)، ص 244 — 248. ونقدم جرده بتصرف ومترجم إلى العربية، في حين سنحتفظ بجداول أخرى بلغاتها الأصلية أو بالفرنسية وندرجها ضمن ملاحق هذا المقال.

بها روما من جهات مختلفة من البحر المتوسط على شكل منتوجات فلاحية ومواد مصنعة ندرجها بتصرف على النحو التالي :

المواد التجارية التي استوردتها روما

النوعية	المدينة أو الجهة أو البلد
القمح	ــ إفريقيا البروقنصلية ــ موريطانيا القيصرية ــ مصر، غاليا، البتيك، سردينيا، صقلية.
الزيت	ــ موريطانيا القيصرية ــ البروقنصلية ــ اسبانيا من مواقعها التالية : (ARTIGIS) أرتيكس، (HISPALIS) هسباليس، (ITALICA) إيطاليكا، (CORDUBA) قرطبة، (CARMO) كارمو، (CASTULO) كاستيلو، (CADES) قادس، (ARTAREGIA) أسطاريجيا، (MALAGA) مالقة، (TARRACONAISE) طاركون، (SAGONTE) ساكونت، (BETIQUE) البتيك.
الخمر	(CAMPANIE) كمباني، (L'ITALIE DU SUD) جنوب إيطاليا، (TURDETANIE) طورديطانيا، قادس، طاركون، فيينا، مارسيليا، صقلية، (MESSINE) مسينا، (BESIERS) بيزري.
الخضر والفواكه، والقطاني، والحوامض	مصر كيوص ــ سوراي دمشق فريقيا
الأسماك	صقيلة، مصر
الكاروم	اسبانيا HALEX في هالكس (ALEX) (معروف تحت هذين الاسمين من خلال مصادر القرون الوسطى).

نشير إلى كون جرد لوجال (Le Gall) لم يعد شاملا وجامعا. ونستكمله

جزئيا ببيانات تتضمن معلومات أكثر تفصيلا عن الحيوانات الضارية الخاصة بألعاب المسرح ــ المدرج وعن الزيوت والقمح الافريقيين إذ وحدها المنوغرافيات كفيلة باطلاعنا على خصوصيات كل منطقة متوسطية على حدة. فستظهر من خلالها جهات وموانئ لا تبرز من خلال الدراسات العامة[85].

قراءة متمعنة للجداول السالفة الذكر تساعد على الإحاطة أكثر بكمية البضائع التي استقبلتها العاصمة الرومانية من جهات متوسطية عديدة ومن بينها الشمال الإفريقي وبالتالي نفهم أكثر الدور الكبير الذي اصطلع به أصحاب المراكب على اختلاف أنواعها في الربط بين ضفاف البحر المتوسط المختلفة وروما والمخاطر التي واجهوها خصوصا عندما كانوا يتكلفون بنقل حمولات كبرى كالفيلة وحيوانات ضارية كالأسود والنمور وغيرها من الحيوانات الضارية. وبتتبع مترو لكمية وحيشة الشمال الإفريقي التي قدمت لألعاب المسرح المدرج نفهم لماذا بدأت المصادر القديمة تتحدث بدءا من القرن IV الميلادي عن استنزاف بعض أنواع الوحيشة ثم انقراضها خلال القرن VII الميلادي كالفيلة[86].

وطالما فضل الأباطرة إعفاء سكان جهات من المتأخرات من بعض المستحقات العينية كالقمح وقضوا استبدالها بالوحيشة كما تدل على ذلك نقيشة بناصة (Banasa)[87].

وبالرغم مما قيل عن رداءة الزيت الإفريقي وأنه كان يستعمل خصيصا للاضاءة، وكانت رائحته كريهة بالحمامات فقد توصلت إيطاليا بكميات مهمة منه خلال القرن III الميلادي. ووجدت شظايا الفخار التي حملت أسماء بعض المواقع الإفريقية في نفس المكان الذي وجدت به شظايا الفخار الإسباني بتستاسيو (Testaccio)، ولذا لايلزم أخذ أقوال المصادر على علاتها[88].

---

(85) انظر بالملاحق : الجداول III .IV و V.

(86) M. BESNIER, «La Géographe Economique du Maroc dans l'Antiquite», A. RCH. MAR VII, 1906 (1974), pp. 277-279.

(87) حول نقيشة بناصة انظر :

J. GUEY, «Les éléphants de Caracalla (216 ap. JC)», R.E. AXLIX, 1947, pp. 248-273.

R. THOUUENOT, «Les "lions" de Caracalla», R.E.A., L II, 1950, pp. 277-287.

(88) R. ETIENNE, «Les Amphores de Testaccio au IIIe siècle», M.E.F.R LXI, 1949, p. 194.

أما القمح فيعد أحسن مؤشر لرصد العلاقات الإفريقية ـــ الإيطالية لدرجة أن الخط الإفريقي المنطلق من قرطاج نحو روما عبر صقيلية وميناء أوستي نعت بخط «الأنونة»(89).

ويظهر أن القمح الإفريقي الذي كانت تصدره إفريقيا نحو إيطاليا خلال القرن الأول الميلادي كان يعادل 31 طنا ويمثل $\frac{1}{3}$ ما تتوصل به إيطاليا من هذه المادة، وانتقلت النسبة عهد الامبراطور نيرون (Neron)، خلال القرن الأول الميلادي إلى حوالي 155 طنا، وهذه النسب دنيا (Minimum) لأنها ترتبط بمقدار ما حددته الدولة من حمولات المراكب(91) التي تفضلها وتشجع أصحابها إذا التزموا بذلك وحرصوا على إمداد الدولة «بالأنونة» في الوقت المناسب ولمدة تناهز 6 سنوات.

بمعنى آخر، إنه كان بإمكان أصحاب المراكب أن يصنعوا سفنا أكبر حجما، كما كان بإمكانهم خارج الأوقات التي لا يرتبطون فيها بالدولة أن يصدروا أكثر من المقدار المحدد لفائدتهم ويبيعونه بالسوق «الحرة» التي كانت توجد جنبا إلى جنب مع السوق التي يشرف عليها الجهاز الامبراطوري.

يقدر الباحثون مجمل ما توصلت به روما من القمح الإفريقي بين القرنين الأول والثالث الميلاديين بحوالي 27.250.000 مديوص (Modiü). وانتقلت نسبة القمح الإفريقي من $\frac{1}{3}$ إلى $\frac{2}{3}$، بل أضحت إفريقيا خلال القرن IV م هي

(89) حول نعت الخط الإفريقي بخط الأنونة. انظر الإشارة السالفة الذكر هامش (2) و(13).

(90) القمح الافريقي ومختلف الإحصاءات التقديرية لكمياته من خلال سلسلة دراسات نخص منها :

— VAN BERCHEM, Distributions..., p. 80.

— G. CH. PICARD, «Neron et le blé, d'Afrique», C.T, 1956, pp. 167 SS.

— CH. SAUMAGNE, «Un Tarif fixal au quatrième siècle de notre ère d'après des fragments découvertes à carthage», **Karthago I**, 1950, p. 180 SS, p. 198.

— ROUGE, Recherches..., p. 67.

— H.P. D'ESCURAC, **La préfecture de l'Annonce...**, pp. 139-145.

(91) M. BESNIER, «Navicularuis», D.A.G.R IV (N-Q), pp. 22-24.

A. PIGANIOL, «L'économie dirigée de l'empire Romain au IVe siècle Y.J.C», **Scientia**, 1947, p. 95.

C. LEPELLEX, «Déclin au stabilité de l'agriculture Africaine au Basempire ! A prepos d'une loi de l'empereur Honorius», **Ant. Afr 1**, 1967, p. 139.

J. ROUGE, «Quelques aspects de la navigation en Méditerranée au Ve siècle et dans la première moitié du VIe siècle», C.T 1961 — 2, pp. 133 SS.

المزود الوحيد للعاصمة القديمة روما، بينما خصص القمح المصري للعاصمة الجديدة أي القسطنطينية[92].

ويسجل المختصون معالم تراجع التجارة بالمتوسط منذ أزمات القرن الثالث الميلادي ويذهبون في تفسير ذلك مذاهب شتى، وتوصف إفريقيا على إثر تلك الأزمات بأنها بمثابة «جزيرة ازدهار وسط العالم الروماني العربي»[93].

لقد كانت إفريقيا هي المستفيدة بشكل أكبر من التجارة مع إيطاليا لأنها كانت تقدر لها ولم تعد تأخذ منها، بل أضحت روما توجه اقتصاد الشمال الإفريقي[94] وفق حاجياتها فانضافت للقمح والحيوانات الضارية مواد وبضائع أخرى كالزيوت والكاروم وغيرهما من المواد[95]. ولاشك أن إيطاليا فضلت أن تصل إليها المواد الإفريقية عبر قوافل تجارية فالقوافل التجارية التي تراها من خلال مصادر القرن IV الميلادي[96] لا تختلف عن القوافل التجارية البحرية التي حملت عهد كومود (Commode) (القرن II الميلادي) اسم : (La classis Africana commodiana Heraculea)[97].

كانت كل التشجيعات الممنوحة لأصحاب المراكب والبحارة، وكل التدابير المتبعة تهدف لأن لا تنقص روما من المواد الضرورية وعلى رأسها القمح الذي يخصص قسط وافر منه كمساعدات لساكنة روما إلى جانب مواد استهلاكية أخرى[98].

ويظهر أن المجاعات التي تعرضت لها العاصمة الرومانية بشكل متوال وخصوصا منذ نهاية القرن VI الميلادي مرتبطة بالجفاف الذي ساد الأقاليم

---

(92)

(93) A. JATDI, **L'Afrique et le blé de Rome...**, p. 15 note 7.

(94) V. CHAPOT, **Le Monde Romain** Coll «L'évolution de l'Humanité», ed, A. MICHEL, Paris, 1951, p. 458.

(95) CHARLSWORTH, **Le trafic...**, p. 140 SS.
TOUTAIN, **L'économie Antique**, Paris, 1927, pp. 340, 394-395.

(96) من خلال لائحة الأعيان من القرن IV الميلادي.

(97) R. ETIENNE, «Les Amphores de Testaccio au IIIe siècle», **M.E.F.R** LXI, 1949, p. 164.

(98) D. VAN BERCHEM, **Distributions...**, pp, 67 SS.

المصدرة لسنوات، أو لامتناع هذه الأخيرة عن تزويد روما لأسباب سياسية أو نتيجة تأخر القوافل التجارية البحرية كما يتأتى لنا تتبع ذلك من خلال مصادر هذه المرحلة وعلى رأسها مراسلات سيمّاك (Symmaque) ونصوص كاسيدور (Cassiodore) وغيرهما[99].

ونقف من خلال تصريحات بعض الأباطرة على أن حجم السفن لم يعد مناسبا. فقد جاء في تصريح الامبراطور هونوريوس (Honorius) لسنة 399 ميلادية ما يلي[100] :

«لنحرص على جعل أولئك المرتبطين بمهنة البحر يصنعون سفنا بالمقياس الضروري والشرعي ليتحملوا التكاليف اللازمة والمضبوطة».

ونعرف بأنه إلى جانب هذا الأسلوب من التهرب لايصال المواد الضرورية للعاصمة اعتمد البحارة أساليب أخرى كانت لها انعكاساتها السلبية على روما من ذلك تأخير وصول البحارة لميناء أوستي ليربحوا الوقت فيضاربوا بالسلع الموكولة لهم[101] : كما أنهم كانوا يملأون السفن ببضاعة بخسة ثم يغرقونها. وهذه العملية تعرف تحت اسم (La Baraterie)[102] وهي أسلوب التجأ إليه البحارة لتعوّضهم الدولة، وكان بإمكانها أن تراقب عن كثب هذه الطرق فتحدّ منها، كما أنها كانت الوحيدة التي يصح لها أن تتاجر ببعض المواد ويتعرض لأقسى العقوبات من كان يتاجر في المواد المحظورة، ومن كان يتاجر مع الجهات التي منعت الدولة الرومانية الاتجار معها. وحتى تمنع تدفق موادها كانت ترفع من قيمة البورتوريوم إلى

---

(99) نتتبع هذه المصادر من خلال الدراسات التالية :

JAIDI, **L'Afrrique et le blé de Rome...**, pp. 32-60,

J.R. PALANQUE, «Famines à Rome au IV siècle», **R.E.A XXXIII**, 1931, pp. 346-356,
C.CH. PICARD, **La carthage de SAINT AUGUSTIN**, Paris, 1965, p. 102.

J. ROUGE, «Quelques Aspects de la navigation en Méditerranée au V^{e} siècle et dans la première medié du VI siècle», **C.H** 1961-2, pp. 129-154.

(100) ID, «IBID», p. 135.

(101) A. PIGANIOL, «L'économie dirigée de l'empire Romain au IV^{e} siècle ap. J.C», **Scientia**, 1947, p. 100.

(102) J. ROUGE, **Recherhces...**, p. 359.

25 %[103].

ويظهر أن الامبراطورية الرومانية كانت قادرة على الحد من كل المعيقات خلال قوتها ولكن عند تدهورها المستمر عاد القراصنة لنشاطهم ورجعت الملاحة التجارية البحرية أكبر مغامرة وتحول البحر المتوسط إلى «بحر برابرة»[104]. ويلخص كل هذه الأمور نص أبولينير الصيدوني (Apollinaire sidoine) وبنصه نختم هذه اللمحة الأولية عن الملاحة التجارية خلال عصر الرومان، قال[105] :

«العدو الوندالي يهدد، وكل سنة يعمل أسطوله الكثير لتحطيمنا» ويضيف «بأن الوندالي المثخن (Engraissé) يجلس على مقاعد (Bancs) سفينة وينتظر الغنائم التي أمر خادمه [أي الافريقي] بسلبها وإحضارها».

---

(103) — ID, IBID, p. 437.
— LAET, PORTORIUM, p. 477.
— Sciencia 1947, pp. 95-96.

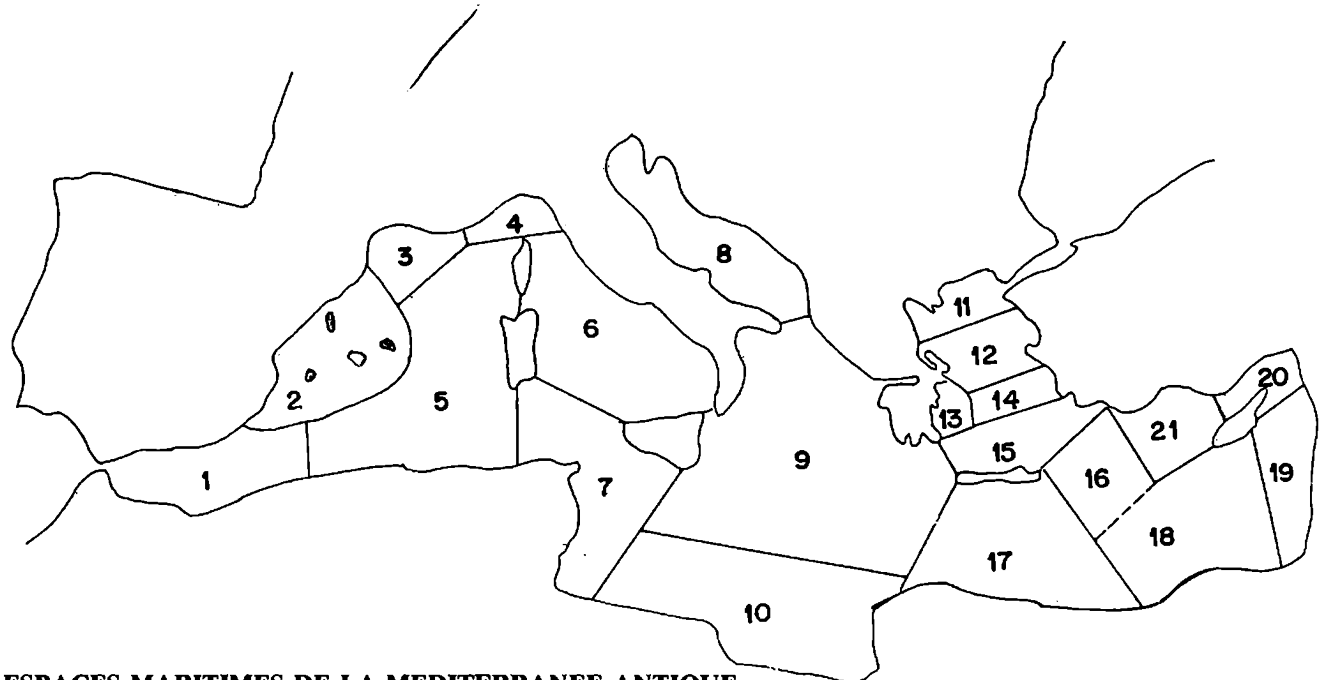
(104) J. ROUGE, «Quelques Aspects de la navigation en Méditerranée au Ve siècle et dans la première moitié du VIe siècle», C.H 1961-2, pp. 153-154.

(105) أبولينير من خلال نفس المقال هامش (104) ص. 136. ويتحدث عن أحداث أواسط القرن IV الميلادي ولكن لشيوع القرصنة وسمات الغزوات والمغامرات التي يصفها تنطبق كذلك على أواسط القرن IV وبداية V الميلاديين.

لائحة الاختصارات :

Ant. Afr	:	Antiquités Africaines.
Arch. Mar	:	Archives Marocaines.
C.H.	:	Cahiers d'Histoire.
C.T.	:	Cahiers de Tunisie.
D.A.G.R.	:	Dictionnaire des Antiquités Créco-Romaines, Daremberg-Saglio.
I.H.A.	:	Information de l'Hitoire de l'Art.
M.E.F.R.	:	Melanges de l'Ecole Française de Rome.
R.A.	:	Revue Archeologique.
R.E.A.	:	Revue des Etudes Anciennes.
R.E.L.	:	Revue des Etudes Latines.
R.N.	:	Revue Numismatique.

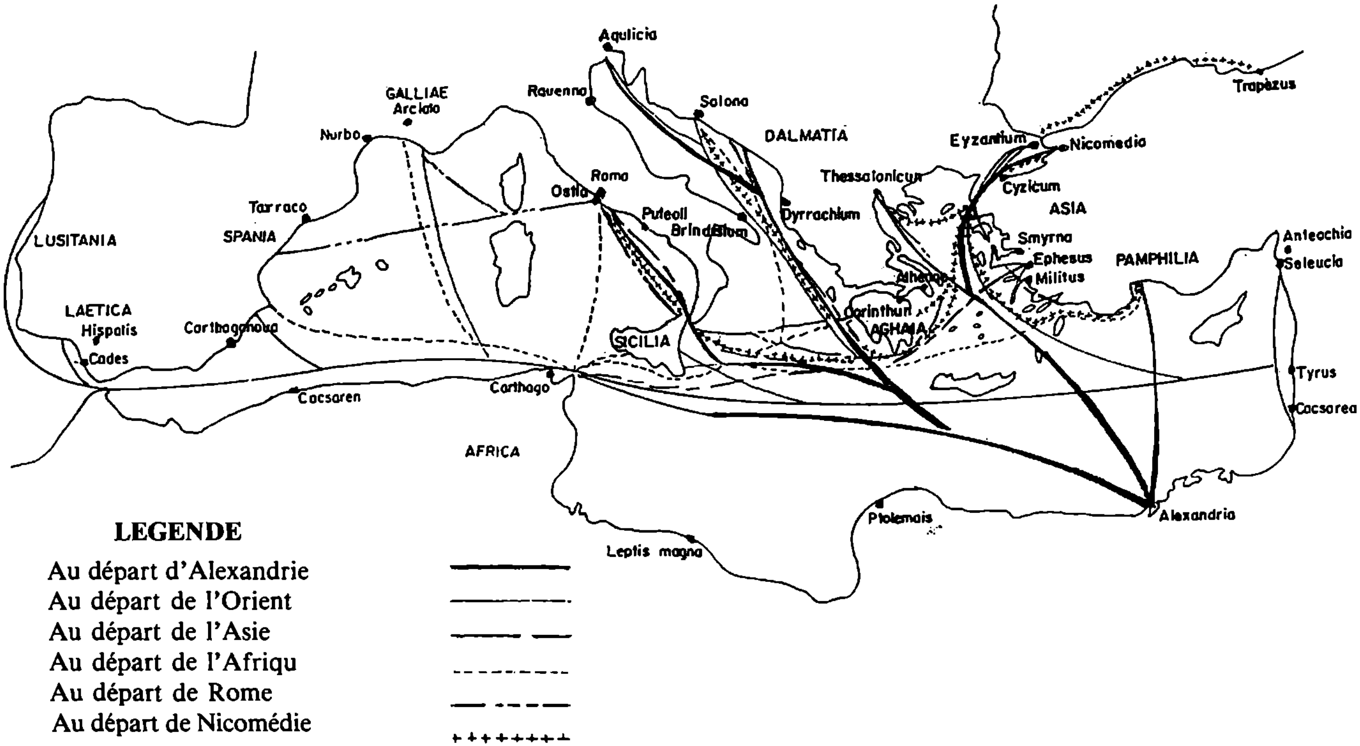
خريطة 1 : التقسيمات البحرية للمتوسط



LES ESPACES MARITIMES DE LA MEDITERRANEE ANTIQUE

1 - Mare Ibericum. 2 - Mare Balericum. 3 - Mare Gallicum. 4 - Mare ligusticum. 5 - Mare Sardoum. 6 - Mare Tyrihenum Uel inferum. 7 - Mare Aficum. 8 - Mare Adriafum Uel Superum. 9 - Mare Isnium uel Adriaticum. 10 - Syrtoe. 11 - Mare Thracicum. 12 - Mare Aegeum. 13 - Mare Myrtoum. 14 - Mare Icarium. 15 - Mare Critecum. 16 - Mare Carpaticum. 17 - Mare Libycum. 18 - Mare Aegyptiacum. 19 - Mare Phoenicium uel Syriacum. 20 - Mare Cyprium. 21 - Mare Pomphylium uel Lycium.

خريطة 2 : موانئ رئيسية بالمتوسط خلال العهد الروماني



خريطة 3 : صعوبة الملاحة بالمتوسط



1 - Kerinia	6-7 Lac de Nemi	12-13 Son Pistro et Torre Sgarrata
2 - Anticythere	8 - Abenga	14 - Mahdia
3 - Artemision	9 - Spargi	15 - Cap Celidonya
4-5 Mathone	10-11 Marzamemi	16-17 Yossi ADA

جدول I :

مدة الإبحار

(VITESSE DES VOYAGES DANS L'ANTIQUITE)

Trajet	Durée en jours	Milles par joure	Moyenne en nœuds	Sources	Observations
Pise-Marseille...............	4 1/2	40	1,5	Polyb, 3, 14, 4.	Escadre de P. Cornelius Seipio en 218 av. J.-C. Arrive le 5e jour.
Césarée de Palestine-Rhodes..	10	40	1,5	Marc. Diac., *Vila l'orphyr.*, 33-31.	Voyage de S. Porphyre de Gaza, qui s'embarque malgré les objections du métropolite de Césarée, qui trouve la saison (25 septembre) trop dangereuse.
Rhodes-Byzance.............	10	47	2	*Id., ibid., 37.*	Suite du même voyage.
De Thémiscyre à la côte des Sindes (auj. Novorossisk).....	3 1/2	57	2,5	Herodot, 4, 80.	Quatre jours et trois nuits, Voyage donné comme habituel.
Rhodes-Caza...............	7	60	2,5	Marc. Diac., *Vila l'orphyr.*, 56-57.	Voyage de S. Porphyre de Caza, qui essuye une tempête en route. Fin d'avril.
Du Borphore aux bouches du Phase...	8 1/2	67	3	Herodot, 4, 88.	Neuf jours et huit nuits, Voyage donné comme habituel.
Corinthe-Milet..............	4	68	3	Aristid., *Oral.*, 48, 65 s.	
De Syracuse aux bouches de l'Alphée (prés d'Olympie)....	5 1/2	72	3	Philostr., *Vit. Apoll.*, 8, 15.	Voyage d'Apollonius de Tyane, qui arrive le 6e jour.
De Cyrène à la pointe ouest de Crète......................	2	75	3	Strad., 10, 475.	Voyage regardé comme normal.
De la pointe est de Crète à la côte d'Egypte..................	4	75	3	*Id.*	Strabon ajoute que certains prétendatent faire le voyage en trois jours.
Du Borphore cimmérien à Rhodes......................	9 1/2	90	4	Diod. Sicul., 3, 33.	Navires de charge marchant à la voile. Arrivée le 10e jour.

Trajet	Durée en jours	Milles par joure	Moyenne en nœuds	Sources	Observations
	6	94	4	Marc. Diac., *Vila Porphyr.*, 54-55.	Voyage de S. Porphyro 18 avril.
Rhodes-Alexandrie..........	3 1/2	94	4	Diod, Sicul., 3, 33.	Mêmes conditions. Arrivée le 4e jour.
Narbonne-Utique............	5	100	4	Sulp. Sev., *Dial.*, 1, 3, 1.	
Pouzzoles-Alexandrie........	8 1/2	117	5	Plin, *Nat. Hist.*, 19, 3.	Voyage du sénateur Valerius Marianus, en été, avec yent trés doux. Arrivée le 9e jour.
D'Abdére aux bouches du Danube....................	4	118	5	Thucyd., 2, 97.	Navires marchands faisant veile par bon vent.
Carthage-Cadès.............	7	120	5	P. Scylax.	
Utique-Rome...............	2 1/2	122	5	Plan, *Nat. Hist.*, 15, 74.	Caton l'Ancien, présente au Sénat une figure cueillie à Carthage *lerlium ante diem.*
Des Pityuses aux colonnes d'Hercule..................	3	130	6	Dion, Sicui., 5, 16, 1.	Trois jours et trois nuits, Voyage donné comme habituel.
Corinthe-Pouzzoles..........	4	110	6	Philostr., *Vil. Apoll.*, 7, 10.	Vent trés favorable. Apollonius quitte Corinthe le soir, et arrive le 5e jour à Pouzzoles.
Ostie-Tarragone.............	3 1/2	143	6	Plin., *Nat. Hist.*, 19, 4.	Le texte dit «on Espagne cilérieure. Voyage donné comme rapide. Arrivée le 4e jour.
Utique-Alexandrie...........	7	146	6	Supl. Sev., *Dial.*, 1, 3, 1.	
Messine-Alexandrie..........	5 1/2	147	6	Plin., *Nat. Hist.*, 19, 3.	Voyage de Balbillus, préfet d'Egypte, regardé comme très rapide. Arrivée le 6e jour.
Gadès-Oslie................	6 1/2	149	6	*Id.*, *ibid.*, 19, 4.	Voyage donné comme rapide. Arrivée le 7e jour.
D'Oslie en Afrique..........	1 1/2	263	8,5	*Id.*, *ibid.*	Voyage de C., Flavins, légal du proconsul Vilins Cri-pus.

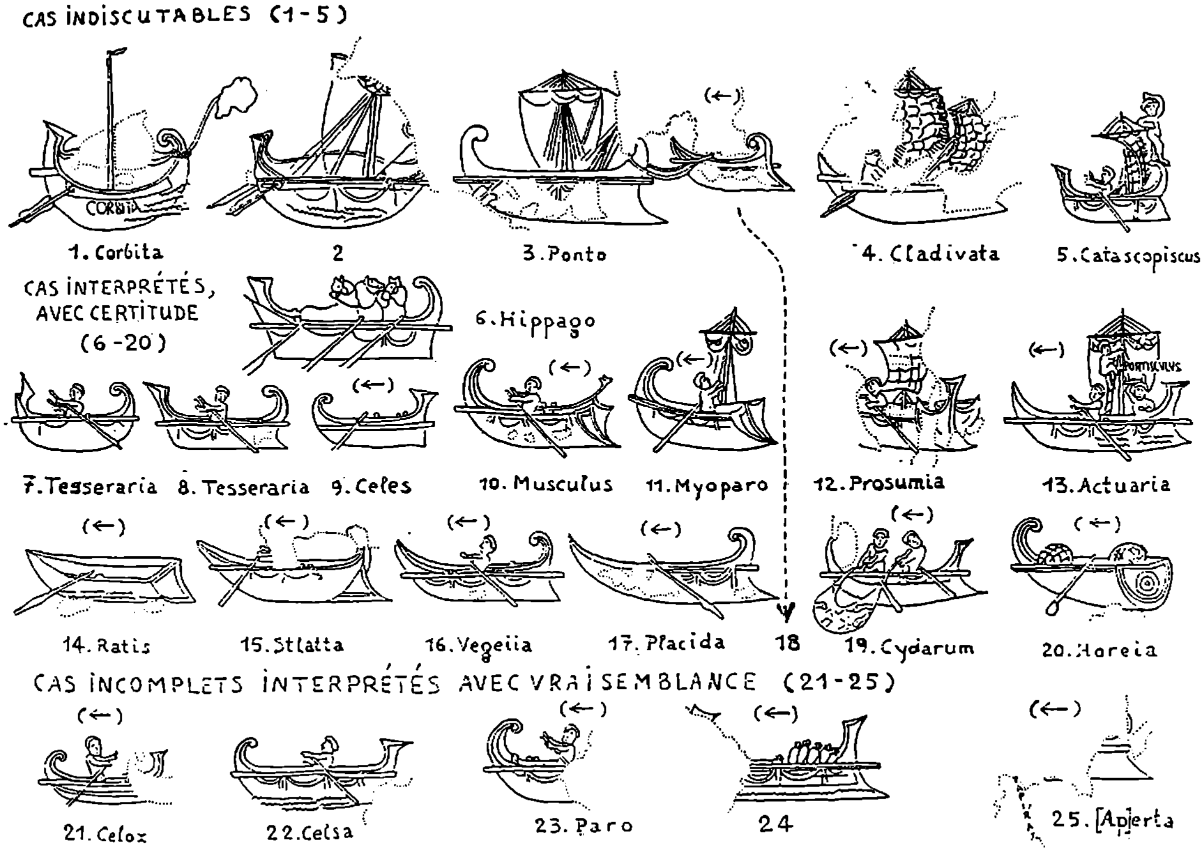
(R. Arch, 1337, p. 96-97)

جدول II :

مرسوم يوكليتيان
(أثمنة النقل)

PARCOURS		TARIFS (Selon l'Edit de Dioclitien)
ORIENT	— LUSITANIE	26 DENIERS
ORIENT	— GAULE	24 DENIERS
ALEXANDRIE	— AQUILEE	24 DENIERS
ORIENT	— BETIQUE	22 DENIERS
ORIENT	— AQUILEE	22 DENIERS
ORIENT	— ESPAGNE	22 DENIERS
ALEXANDRIE	— DALMATIE	18 DENIERS
ORIENT	— ROME	18 DENIERS
AFRIQUE	— SALONE	18 DENIERS
ROME	— THESSALONIQUE	18 DENIERS
NICOMEDIE	— ROME	18 DENIERS
ALEXANDRIE	— ROME	16 DENIERS
ORIENT	— SALONE	16 DENIERS
ORIENT	— **AFRIQUE**	16 DENIERS
ORIENT	— SICILE	16 DENIERS
ASIE	— ROME	16 DENIERS
AFRIQUE	— PAMPHYLIE	14 DENIERS
ROME	— ECHAIE	14 DENIERS
NICOMEDIE	— SALONE	14 DENIERS
ALEXANDRIE	— NCOMEDIE	12 DENIERS
ALEXANDRIE	— BYSANCE	12 DENIERS
ALEXANDRIE	— THESSALONIQUE	12 DENIERS
ORIENT	— BYSANCE	12 DENIERS
ASIE	— DAGNATIE	12 DENIERS
AFRIQUE	— ACHAIE	12 DENIERS
AFRIQUE	— PHENICIE	12 DENIERS
ALEXANDRIE	— **AFRIQUE**	10 DENIERS
ALEXANDRIE	— SICILE	10 DENIERS
ORIENT	— EPHESE	10 DENIERS
ROME	— ESPAGNE	10 DENIERS
ALEXANDRIE	— EPHESE	8 DENIERS
ASIE	— FRIQUE	8 DENIERS
AFRIQUE	— ESPAGNE	8 DENIERS
ROME	— GAULES	8 DENIERS
NICOMEDIE	— THESSALONIQUE	8 DENIERS
NICOMEDIE	— PAMPHYLIE	8 DENIERS
ALEXANDRIE	— PAMPHYLIE	6 DENIERS
AFRIQUE	— SICILE	6 DENIERS
ROME	— SICILE	6 DENIERS
NICOMEDIE	— EPHESE	2 DENIERS
AFRIQUE	— GAULES	4 DENIERS
ROME	— GAULES	4 DENIERS

لوحة I : فسيفساء ألتبروس (تونس)



CLASSEMENT DES NAVIRES

(MEFR, 1949, PL. III)

الجدول III :　(أ) الحيوانات المصدرة نحو روما

(من القرن II ق.م. إلى ٧ م)

REGNE	SOURCES	ANIMAUX
SEPTIME SEVERE	DC, LXXVI, 1	700 bêtes dont 60 sangliers, 1 éléphant, 1 hyène, ours, lions, lionnes, panthères, autruches, onagres.
ELAGABALE	DC, LXXIX, 9 SHA, E., XXIII, 1	1 éléphant, 51 tigres, chameaux, lions, léopards, ours.
GORDIEN I	SHA, G., III, 5-8	100 ferae libycae, 1000 ours.
Peinture représentant une venatio sous Gordien I.	SHA, G., III, 5-8.	200 chevreuils, 30 chevaux sauvages, 100 moutons sauvages, 10 élans, 100 taureaux, 30 onagres, 150 sangliers, 200 chamois, 300 autruches peintes en rouge, 200 daims.
248 : PHILIPPE L'ARABE.	SHA, G., XXXIII, 1	32 éléphants, 10 élans, 10 tigres, 60 lions apprivoisés, 30 léopards, 10 hyènes, 6 hippopotames, 1 rhinocéros, 10 lions sauvages, 10 girafes, 20 onagres, 40 chevaux + cetera huius modi animalia innumera.
GALLIEN	SHA, G., VIII, 3.	10 éléphants, 200 ferae mansuetae.
274 : AURELIEN	SHA, A., XXXIII, 4.	20 éléphants, 200 ferae mansuetae 4 tigres, girafes, élans.
281 : PROBUS	SHA, P., XIX, 5-7.	100 lions, 100 léopards de Libye, 100 léopards de Syrie, 300 ours, 100 lionnes, 1000 autruches, 1000 cerfs, 1000 sangliers, girafes.
CARINUS	CALPURNIUS, Eclogues, 57 SHA, C., XIX et XXII, 2	Lièvres, sangliers, taureaux, ours, hippopotame.
393 et 401.	Correspondance de SYMMAQUE	Crocodiles, lions, ours, chiens, chevaux, gazelles.
HONORIUS	CLAUDIEN, De sex consul, Honor., 618.	Libycae.

(ب) شذرات من مرسوم يوكليتيان

*** Fragment d'Aezani (1) :**

32, 1　　DE F(A)ERIS LIBYCIS

1a Leo	formae primae	* (centum quinquaginta milibus)
2 L(a)eo	formae secundae	* (centum viginti quinque milibus)
3 L(a)ea	formae primae	* (centum viginti quinque milibus)
4 L(a)ea	formae secund(ae)	*)centum milibus)
5 [Leo]pardus	form(ae) prim(ae)	* (centum milibus)
6 Leopardus	form(ae) secund(ae)	* (septuaginta quinque milibus)
7 Struthio		* (quinque milibus)

8		DE F(A)ERIS HERVATICIS	
8a	Ursus	form(ae) prim(ae)	* (viginti quinque milibus)
9a	Ursus	form(ae) secund(ae)	*a(vingti milibus)
10	Aper	formae prim(ae)	* (sex milibus)
11	Aper	formae secund(ae)	* (quattuor milibus)
12	Cervus	form(ae) prim(ae)	* (tribus milibus)
13	Cervus	form(ae) secundae	* (duobus milibus)
14	Onager		* (quinque milibus)
15	Onager	form(ae) secund(ae)	* --

*** Fragment de Pettorano (9) :**

الجدول IV : الموانئ الافريقية المصدرة للزيوت نحو روما

(LISTE DES PORTS AFRICAINS EXPORTATEURS DES HUILES VERS L'ITALIE)

SOURCES	ZONE D'EXTENSION	PORTS
C.I.L. XV, 2633, 338, 3385	TRIPOLITAINE	LEPTIS
STRABON, XVI, 3	BYZANCENE	TAPACE
—	—	THAENAE
—	—	TAPARURA
Mosaïque d'Ostie	THYSDRUS	SULUCTUM
—	—	LEPTIS MINOR
MONTE Testaccio,	ZEUZITANE	
C.I.L XV, 3375, 3381		CURUBIS
Mosaïue d'Ostie		MISUA
Mosaïque d'Ostie		
Mosaïque d'Ostie		GUMMI
Mosaïque d'Ostie		HIPPODIARRYTUS
Mosaïque d'Ostie		HIPPO REGIUS
Mosaïque d'Ostie		RUSICADE
Mosaïque d'Ostie		MUSLUVIUM
D'après G. CATZA		SALAE
C.I.L VIII, p. 913, XV, 2634, 2636		RUSCUNIAE
		TIPASA
—		
—		
—		
—		
—		
—		

H. CAMPS-FABRER, **L'Olive et l'huile dans l'Afrique,** Alger, 1953, P. 76.

الجدول v :

لمحة عن القمح الافريقي المصدر نحو روما

	SUPERFICIES			RENDEMENT BRUT		RENDEMENT FISCAL	
	Centuries	Juga	Hectares	Modii	Quintaux	Modii	Quintaux
Proconsulaire	14.722	147.220	741.459	23.555.200			
Byzacène	15.075	150.750	759.238	24.120.000	1.691.712	1.206.000	84.453
(Ensemble)			1.500.697				
Numidie	17.285	172.850	880.542	26.880.000	1.862.528	1.344.000	99.122
Sitifienne	20.570	205.000	1.035.988	32.000.000	2.224.000	1.600.000	112.000
(Ensemble)			1.916.530				
TOTAUX	67.652	676.520	3.417.227	106.555.200	7.427.857	5.327.760	378.055

Karthage I, 1950, p. 198.

ليكسوس : ميناء لتصنيع وتصدير الأسماك

علي واحدي
كلية الآداب ــ ظهر المهراز ــ فاس

تقديم : تقع مدينة ليكسوس Liks، Lixos و Lixus على بعد أربعة كلمترات من المحيط الأطلنتي فوق هضبة تشميس المطلة على نهر لوكوس. وهي هضبة محصنة يسهل الدفاع عنها. وموقعها الاستراتيجي يفسر اختيار القدماء لإقامة مدينة وميناء. ونركز في عرضنا على أهمية موقع ليكسوس وما يقوم به ميناؤها في القديم من دور في تصنيع وتصدير الأسماء المملحة ونقيعها «Garum».

1 ــ موقع ليكسوس : اختير لأهداف اقتصادية :

1 ــ 1 ــ الموقع : (الشكل رقم 1) :

كيف نفسر اختيار القدماء لموقع ليكسوس ؟

لاشك أن للاختيار مايبرره، إذ تقع المدينة عند مصب نهر لوكوس خصوصا إذا علمنا أن الفنيقيين أقاموا مراكز ارتياد على طول السواحل المتوسطية والأطلنتية في مناطق ملائمة طبيعيا ــ أي عند مصبات الأنهار وفي الخلجان. وقد تنبه القدماء لهذا إذ يشير سالوستيوس مثلا في وصفه لسواحل إفريقيا الشمالية إلى ذلك بقوله :

«البحر فيها سيئ ليس فيه موانئ»[1]

على هذا الأساس فموقع ليكسوس ملائم طبيعيا ويستجيب لإرساء السفن التجارية الفنيقية، خصوصا وأن الساحل المحيطي من طنجة إلى ليكسوس تنعدم فيه الخلجان. لذا اعتبر مصب لوكوس أحسن مكان لإقامة مركز محصن.

---

(1) سالتوستيوس، حرب يوغرطة، ترجمة د. محمد التازي سعود، مطبعة السلام فاس، 1982 الفصل 17 ص. 106.

1 ــ 2 ــ ساعد موقع ليكسوس في التعامل مع مدن الداخل مع مختلف جهات البحر المتوسط :

غير خاف أن إقامة ليكسوس في نفس الفترة التي أقيمت فيها مدينة قادس باسبانيا يمكن تفسيرها بالعوامل الاقتصادية، فسواحل الشمال المغربي ــ القديم ــ وجنوب اسبانيا شكلت وعلى مر العصور وحدة اقتصادية في غياب الوحدة السياسية. وتتجلى هذه الوحدة الاقتصادية في التحكم في مضيق أعمدة هرقل.

ولاشك أن ليكسوس اتخذت قاعدة لاستقبال السلع الفنيقية وتجميع المواد المحلية قصد تصديرها.

واستطاع الفنيقيون والقرطاجيون ثم الرومانيون فيما بعد التعرف على المناطق الداخلية والاستفادة من خيراتها. من هنا إذن برزت الرغبة في إنشاء هذا الميناء الذي حقق الأهداف المتوخاة خصوصا وأنه على الطريق التجارية البحرية من الشمال إلى الجنوب، ويقابله في السواحل الاسبانية ميناء قادس. فانشاؤهما معا مكنا الفنيقيين من التحكم في تجارة البحر الأبيض المتوسط جهة الغرب. ومادام موضوع الندوة هو البحر في تاريخ المغرب فلن نفصل القول عن العلاقات بين ليكسوس والمناطق الداخلية، إذ تثبت الدلائل المادية وجود هذا الارتباط، خصوصا وأن السلع تمر من هذا الميناء لتوزع فيما بعد على مختلف الجهات مثل بناما، وليلي وغيرهما.

2 ــ صناعة السمك المملح ونقيعه :

2 ــ 1 ــ معامل التمليح : (انظر الشكل رقم 2) :

كشفت حضريات دي مونطلبان L.C. De Montalban ما بين سنتي 1925 و1931 عن معامل تمليح السمك في الجزء الأسفل والجنوبي من المدينة وقريبا من الطريق الرئيسية الرابطة بين طنجة والرباط. تابع الباحثان الفرنسي ميشيل بونسيك (M. Ponsich) والإسباني ميكويل طراديل (M. Tarradell) هذه الحفريات بين سنتي 1957 و1960 وتكللت أبحاثهما بنتائج ستُعرض فيما بعد.

عرف القدماء صناعة تمليح الأسماك منذ القدم وقد تحدث عنها الإغريق «Garon» واللاتنيون «Garum» واستمرت هذه الصناعة حتى العصر الوسيط.

تعتبر معامل التمليح بليكسوس أكبر مجمع صناعي في الحوض الغربي للمتوسط. وقد تكللت أعمال الباحثين بونسيك وطراديل بالكشف عن 10 مجموعات صناعية تضم في مجملها 147 حوضا، قدر حجمها الكلي بحوالي 1013م³[(2)].

خصص الباحثان وصفا دقيقا بعدد الأحواض ومواد البناء معززين وصفهما بلائحة لكل اللقى الأثرية التي اعتمدا عليها في تأريخ كل مجموعة على حدة.

2 ـ 2 ـ تأريخ المجمع الصناعي :

اعتمد كل من بونسيك وطراديل في تأريخهما على المواد الخزفية التي كشفت عنها الحفريات، وهي في الغالب مواد خزفية ترجع بالأساس إلى العهد الروماني. وهذا ما يثير فينا مجموعة من التساؤلات، منها هل بدأت عملية تمليح السمك في ليكسوس في العهد الروماني ؟ وهل كانت هذه الصناعة غير متداولة في ليكسوس وجهات أخرى قبل العهد الروماني ؟

تجدر الملاحظة إلى أن المصادر الأدبية إفريقية ولاتينية تشير إلى وجود هذه الصناعة قبل العهد الروماني، وما يؤكد هذه المسألة أن أغلب معامل التمليح أقيمت في مراكز فنيقية مثل كوتا شمال ليكسوس، وقادس باسبانيا.

لم تعط الاستبارات «Sondages» التي أجريت بموقع ليكسوس ما يدل على وجود أثر لمعامل ترجع إلى عهد ما قبل الرومان بناء على دراسة المواد المستخرجة من هذه الحفريات. واعتمادا على البقايا الخزفية اقترح الباحثان تأريخ هذه المجموعات على الشكل التالي :[(3)] :

المجموعة 1 : بداية القرن I ق.م. ــ نهاية القرن IV م.

المجموعة 2 : أواخر القرن I ق.م. ــ نهاية القرن IV م.

المجموعة 3 : القرن الأول م. ــ القرن الرابع م.

المجموعة 4 : أواخر القرن I ق.م. ــ القرن V م.

المجموعة 5 : القرن I ق.م. ــ أواخر القران IV م.

---

(2) Ponsich (M.), Tarradell (M.), Garum et industrie antique de salaison dans la Méditerranée Occidentale, éd. P.U.F., Paris, 1965, p. 9

(3) Ponsich, Tarradell, Op. cit., pp. 12-36.

المجموعة 6 : أواسط القرن I م. ــ أوائل القرن V م.
المجموعة 7 : أواسط القرن I م. ــ أوائل القرن IV م.
المجموعة 8 : لم يحدد تاريخها بسبب الحفريات السابقة.
المجموعة 9 : الربع الثالث من القرن I ق.م. ــ القرن V م.
المجموعة 10 : أواسط القرن I ق.م. ــ أواخر القرن IV م.

الملاحظ أن صناعة الأسماك المملحة ونقيعها ــ حسب هذا التأريخ ــ لم يبدأ في ليكسوس إلا في العهد الروماني أي منذ القرن الأول قبل الميلاد حتى القرن الخامس. فكيف نفسر عدم تطابق النصوص القديمة بنتائج الحفريات ؟ وهل يمكن تعليل ذلك بكون المنقبين لم يصلوا إلى المستويات ما قبل الرومانية ؟ أم أن التخريب الذي لحق ليكسوس عبر العصور قد أتلف المعالم القديمة ؟ أم، أخيرا أن المعامل الحالية أقيمت على انقاض المعامل السابقة و لم تصل الحفريات إلى مستوياتها السفلى ؟

على أي فصناعة السمك المملح عرفت منذ العهد الفنيقي وبما أن ليكسوس إلى جانب قادس باسبانيا وأوتيكا بتونس هي أول مركز فنيقي بالمغرب فلا غرو أن تكون به صناعة الأسماك قديمة.

هذه الملاحظات والتساؤلات يجب أن تؤخذ بعين الاعتبار وتدفع الجميع ــ وخاصة المهتمين بهذا الميدان ــ إلى الرغبة في المزيد من البحث والتمحيص للتأكد من مدى صحة المعلومات التي أوردها الباحثان بونسيك وطراديل، بعبارة أخرى يجب إعادة قراءة هذه الحفريات وذلك بإجراء تنقيبات بهذه المصانع. ونحن لانشك في كفاءتهما وخبرتهما ومع ذلك فقد عرف ميدان الآثار تقدما ملحوظا في العقود الثلاثة الأخيرة.

ونشير إلى أن الأمفورات كانت هي أهم وسيلة لنقل السلع بين مختلف جهات العالم القديم، وقد مكنت الحفريات التي أجريت بمختلف جهات المغرب من اكتشاف مجموعة من الأمفورات الصالحة لنقل السمك ونقيعه، وأغلب هذه الأنواع مستورد من اسبانيا. لكن كيف نفسر وجود معامل هامة لتمليح الأسماك ونقيعه في المدن الساحلية المغربية مثل ليكسوس وكوتا وتاهدارت والأقواس ؟

فكيف يعقل أن يتم استيراد الأسماك من اسبانيا إلى وليلي مثلا أو بناسا، في الوقت الذي توجد هذه الصناعات بالمدن الساحلية المغربية ؟

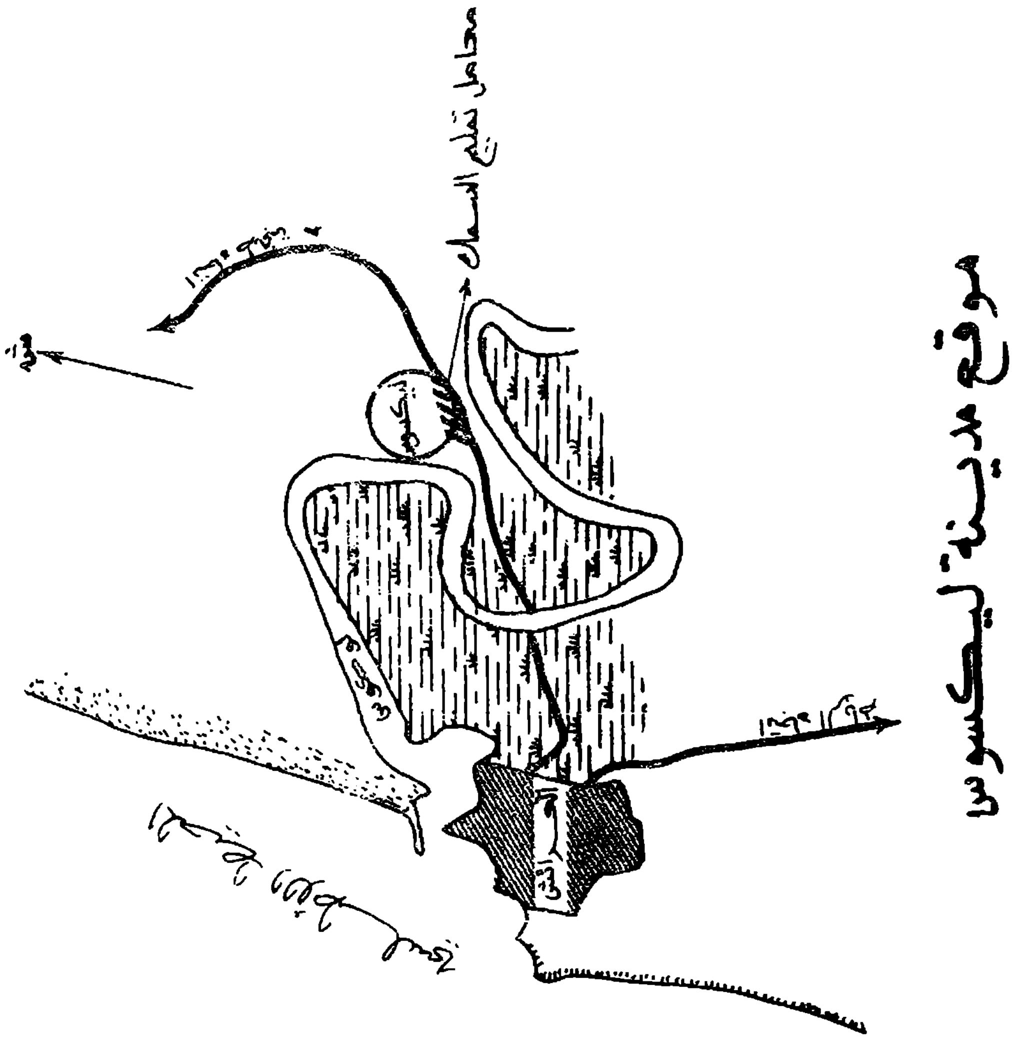
هذه مجموعة من الأسئلة من الصعب الجواب عنها في ضوء الأبحاث الراهنة. ونؤكد على أن ميناء ليكسوس ومعامل التمليح في كل من كوتا وتاهدارت والأقواس كانت تصدر الأسماك إلى مختلف جهات البحر الأبيض المتوسط وخاصة المنطقة الشرقية. فقد كشفت التنقيبات مؤخرا عن وجود أمفورات تعرف بأمفورات الأقواس (الشكل رقم 3) بمراكز كورنثا وأتيكا ببلاد اليونان[4] تؤرخ بالقرنين الخامس والرابع قبل الميلاد.

رأينا إذن ليكسوس بموقعها عند مصب نهر لوكوس استقطبت إليها الأنظار فكانت من أولى المحطات التي أسسها الفنيقيون في الحوض الغربي للمتوسط منذ أواخر القرن الثاني عشر قبل الميلاد. ولا شك أن العامل الاقتصادي والاستراتيجي هو الذي تحكم في اختيارها لتكون وعلى مر العصور من أكبر الموانئ المغربية القديمة.

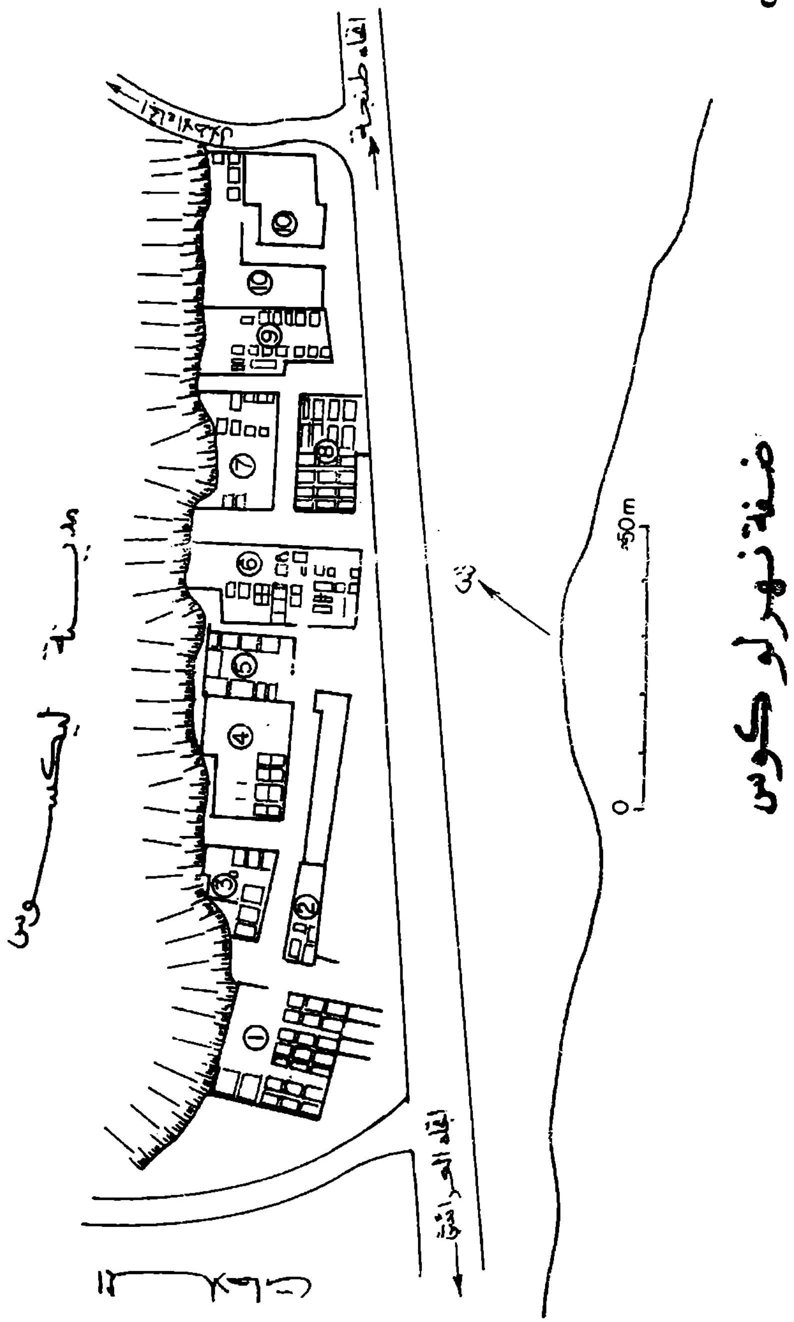
---

(4) Rouillard (P.), Le commerce grec du Ve et du IVe siècle avant J.C. dans les régions de Lixus et de Gadès, in Lixus, Actes du colloque organisé à Larache 8-11 Novembre 1989. Coll. de l'Ecole Française de Rôme, 1992, pp. 207-215.

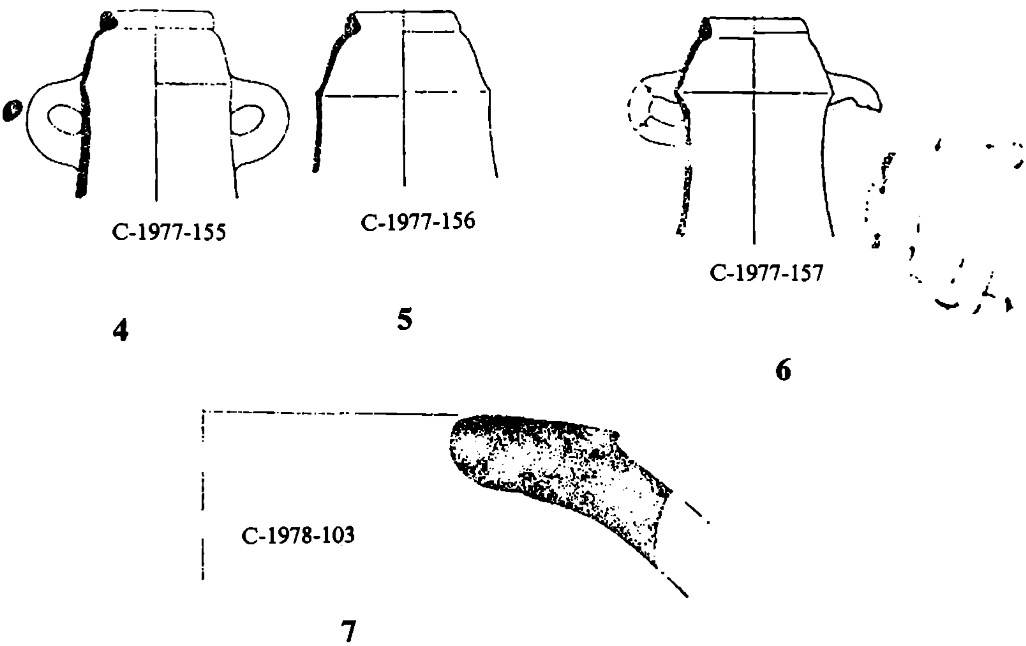
الشكل 1 :



الشكل 2 :



الشكل 3 :



Amphores trouvées à Las Redes (Puerto de Santa Maria, Cadix) (1-3) et à Corinthe (4-7).

Rouillard — المرجع : هامش 4.

الإطار العام للعلاقات المغربية
مع جمهوريات المدن الإيطالية

محمد لمراني علوي
كلية الآداب ـــ مراكش

ـــ الإطار الجغرافي :

تشكل بلاد المغرب وحدة جغرافية متكاملة إذا نظرنا إليها من ناحية البحر (الأبيض المتوسط ـــ المحيط الأطلسي) والجبل والسهل والصحراء. وقد أطلق الفتح الإسلامي إسم جزيرة المغرب على بلاد المغرب الأقصى بالضبط.

وقد تطورت المصطلحات الخاصة بهذه المنطقة لتعرف تغييرا مستمرا خاصة في الكتابات الأروبية حيث نجد التسميات الآتية :

L'Afrique Septentrionale, La Bérbérie, l'Afrique française et ensuite le Nord-Africain.

وكيفما كان الأمر، فإن الانتماء الإسلامي والإفريقي والمتوسطي لبلاد المغرب الأقصى ـــ ضمن بلاد الغرب الإسلامي ـــ انعكس بشكل مباشر على العلاقات الخارجية خاصة البحرية منها وبالضبط مسيحي البحر الأبيض للمتوسط.

ـــ الإطار السياسي :

لقد عرفت العلاقات السياسية ـــ بشكل عام ـــ بين بلاد المغرب وجمهوريات المدن الإيطالية انطلاقتها الفعلية منذ بداية القرن الثاني عشر الميلادي.

وتخبرنا المصادر التاريخية أنه في سنة 1133م وصلت إلى ميناء جمهورية بيزا (Pise) الإيطالية سفينتان مرابطيتان بقيادة الأمير المرابطي يحيى بن عبد العزيز[1]

(1) Mas-Latrie : Traités de paix et de commerce concernant les reltions des chrétiens avecs les Arabes de l'Afrique Septentrionale au Moyen Age. Paris 1866. p. 36.

إذ تزامن هذا مع التطور الذي بدأت تعرفه بعض المراكز البحرية، كمدن برشلونة (Barcelone)، مرسيليا (Marseillo) و مونبوليي (Montpellier) وباقي جمهوريات المدن الإيطالية التي أصبحت تضاعف اهتماماتها بالبحر الشامي في البحر الأبيض المتوسط لتؤثر فيه وتتأثر به، ليصبح مصدر قوتها وازدهارها الاقتصاديين على مستوى أشمل.

فعلى سبيل المثال عرفت مدينة مرسيليا منذ القرن الثاني عشر الميلادي ازدهارا متميزا بفضل التجارة البحرية الدولية التي أعطت لصناعة بناء السفن زخما كبيرا.

أما برشلونة، فقد أصبحت محطة تجارية تجمع بلاد الغرب المسيحي ودار الإسلام بمختلف مكوناتها وبالخصوص بلاد الغرب الإسلامي. زيادة على هذا أضحت المحطة المتروبول Métropole — أي برشلونة — موضع جذب للطرق التجارية الأوروبية المارة بجبال البرانس الشرقية.

هذه العوامل مجتمعة جعلت من برشلونة ورشة عمل ذات علاقة مباشرة بالتجارة البحرية(2).

ومهما يكن، فجمهوريات المدن الإيطالية (بيزا Pise، فلورانسا Florence، البندقية Venise، جنوة Gênes) عملت على تكثيف تواجدها التجاري والسياسي ببلاد المغرب خاصة في مدن سبتة، بجاية، تونس، طرابلس، وكان لجمورية بيزا Pise قصب السبق في هذا المجال، ويتجلى ذلك في مراسلة 19 مايو 1181 التي بعثت بها هذه الجمهورية إلى الخليفة الموحدي أبي يعقوب يوسف (558 — 580هـ) (1163 — 1184م)، حيث تطلب منه — وبإلحاح كبير — ضرورة الحفاظ على وجودها التجاري بمدينة بجاية وتسهيل تنقل تجارها بهذا الميناء الموحدي(3).

هذه المراسلة تعطينا انطباعا بتواجد فعلي لتجار جمهورية بيزا Pise الإيطالية قبل هذا التاريخ. وهذا ما تؤكد عليه بعض الدراسات الأوروبية التي تتحدث عن

---

(2) DUFOURQ (Ch. E) : La vie quotidienne dans les Ports Méditérranéens au Moyen-Age. H. Ache the 1969. p. 15.

(3) LAMRANI-ALAOUI (M) : Recherches sur les Relations Commerciale Entre le Maghreb et les Pays Italiens à la fin

حركة تجارية نشيطة في بعض المراكز البحرية المغربية كسبتة وبجاية منذ نهاية القرن الحادي عشر الميلادي رغم أن المصادر لا تعطي إلا إشارات ضئيلة ونادرة حول هذه الفترة بحكم تعرضها لقضايا أخرى تهم الصراعات المتعددة بالبحر الأبيض المتوسط. هذا من جهة، ومن جهة ثانية نجد أنه في 10 يوليوز 1157[4] تحصل جمهورية بيزا على موافقة حاكم إفريقية أبي عبد الله بن أبي خرسان على عقد معاهدات سياسية وتجارية في مراسلته الجوابية لكبير قساوسة هذه الجمهورية.

إن نص وروح هذه المعاهدة مع جمهورية بيزا Pise اعتمده الموحدون كإطار للتعامل التجاري. وذلك بعد إخضاعهم لإفريقية في سنة 1159م. وهنا لابد أن نشير بأن القناصلة والدبلوماسيين الإيطاليين كانوا مشهورين بفراستهم وباعهم الطويل في مجال العلاقات الدولية المتوسطية منذ بداية القرن الحادي عشر الميلادي.

ومع مجيء الموحدين إلى حكم المغرب وضبطهم للأمور السياسية والعسكرية بما في ذلك استتباب الأمن داخل الإمبراطورية ككل، عملت جهوريات المدن الإيطالية ــ وغيرها من الممالك والدول المسيحية الأخرى ــ على التأقلم مع المعطيات السياسية الجديدة. وهذا يعني أنها سعت للحصول على إطار سياسي وقانوني يضمن لها حرية التجارة والملاحة في سواحل ومراكز بلاد المغرب.

وكانت جمهورية جنوة الإيطالية أولى الدول التي استفادت من هذه الوضعية الجديدة، وذلك من خلال تعاقدها مع «شارلمان Charlemagne الموحدي وهي التسمية التي أطلقها الجنويون على الخليفة الموحدي عبد المؤمن بن علي (558-580هـ) (1163-1184م)[5].

ونعتقد أن لهذا اللقب ما يبرره على المستوى العسكري والبحري، إذ وصل عدد الأساطيل البحرية الموحدية ــ ونعتقد أنه القطع والمراكب البحرية ــ إلى المائة من بلاد العدوتين جميعا، يقول ابن خلدون :

«وكان الجانب الغربي من هذا البحر لهذا العهد موفور الأساطيل ثابت القوة لم يتحيفه عدو ولا كانت لهم به كرة ؛ فكان قائد الأسطول به لعهد لمتونة بني

(4) SENAC (PH) : l'Image de l'autre paris 1980. p. 93.

(5) LAMRANI-ALAOUI (M) : Recherches, Vol. I, p. 161.

ميمون رؤساء جزيرة قادس، ومن أيديهم أخذها عبد المؤمن بتسليمهم وطاعتهم، وانتهى عدد أساطيلهم إلى المائة من بلاد العدوتين جميعا. ولما استفحلت دولة الموحدين في المائة السادسة، وملكوا العدوتين، أقاموا خطة هذا الأسطول على أتم ما عرف وأعظم ما عهد. وكان قائد أسطولهم أحمد الصقلي أصله من غيار المَوطِّنين بجزيرة سَرْوِيكِش أسرة النصارى من سواحلها ورُبِّي عندهم، واستخلصه صاحب صقيلية واستكفاه وَوَلى ابنه، فأسخطه ببعض النِّزعات وخشي على نفسه ولحق بتونس ونزل على السيد بها من بني عبد المؤمن، وأجاز مراكش فتلقاه الخليفة يوسف بن عبد المؤمن بالمبرة والكرامة وأجزل الصلة وقلده أمر أساطيله فجلى في جهاد أمم النصرانية، وكانت له آثار وأخبار ومقامات مذكورة في دولة الموحدين. وانتهت أساطيل المسلمين على عهده في الكثرة والاستجادة إلى ما لم تبلغه من قبل ولا من بعد فيما عهدناه»[6].

ومهما يكن في الأمر فالمعاهدة الجنوية الموحدية هاته تعتبر من أهم معاهدات التجارة والملاحة بين بلاد المغرب وجمهوريات المدن الإيطالية، ذلك أن الخليفة الموحدي، عبد المؤمن بن علي (558-580هـ) أعطى أوامره لعماله وولاته ببلاد المغرب الأوسط وإفريقية لتطبيق بنود ونص المعاهدة.

إن انفراد جمهورية جنوة الإيطالية بعقد هذه المعاهدة دفع بمنافسيها الإيطاليين وغيرهم إلى نهج نفس الأسلوب للحصول على إطار سياسي يمكنهم من ممارسة النشاط التجاري ببلاد المغرب. لكن التساؤل الذي يفرض نفسه هو كالتالي :

ما هي الأسباب والعوامل التي دفعت بالجمهوريات الإيطالية وغيرها من الممالك المسيحية إلى محاولة كسب ود خلفاء بلاد المغرب وعقد معاهدات سياسية معهم ؟

إن الإجابة على هذا التساؤل تقتضي النظر إليه من زاويتين. أولا : إن الحركة التجارية في المدن الكبرى المطلة على البحر الأبيض المتوسط، اعتمدت عدة آليات ساهمت في ظهور ما اصطلح على تسميته بالثورة التجارية في الفترة الممتدة من نهاية القرن الحادي عشر (XIe) إلى القرن الثالث عشر الميلادي (XIIIe) نظرا

(6) ابن خلدون : مقدمة ابن خلدون دار القلم. بيروت 1978. ص. 255.

للتطور الذي حصل لدى الجماعات المتعاطية لهذا النشاط الاقتصادي بحكم البعد الذي أصبحت تحظى به التجارة الدولية، ثم تنظيم العلاقة التجارية ككل بين الفئات والشركات المتعاطية للمهنة في المدن السالفة الذكر[7].

ثانيا : الوضعية الجغرافية للبلاد الإيطالية جعلت منها مركزا تجاريا أروبيا متموضعا بين الحوض الشرقي والحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط. هذا الموقع الاستراتجي جعل أيضا من البلاد الإيطالية محطة موزعة لمختلف المواد التجارية داخل البلاد الأروبية.

تضاف إلى ذلك البنية التحتية التجارية خاصة الأسطول البحري الذي أصبح فيما بعد قوة تجارية رئيسية.

وعلى أي، فقد عملت جمهورية جنوة Gênes على تأكيد تواجدها في مختلف موانئ بلاد المغرب من خلال تجديد معاهداتها التجارية رغم تدهور الأوضاع السياسية الناتجة عن الضعف الذي أصاب الامبراطورية الموحدية.

ففي سنة 1223م يحظى الجنويون بثقة حاكم مدينة تونس الذي جدد معهم معاهدة الصلح ــ على غرار تجار بيزا (Pise) ــ التي مكنتهم من الحصول على مؤسسة فندقية.

ويمكننا القول إن جمهورية جنوة الإيطالية اعتبرت علاقاتها التجارية مع بلاد المغرب مسألة حيوية بالنسبة لها منذ النصف الأول من القرن الثالث عشر خاصة وأن معاملاتها التجارية بدأت تتركز تدريجيا في الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط[8].

إذا فالعلاقات المغربية مع الجمهوريات الإيطالية المتزامنة مع النهضة التجارية الأروبية بشكل عام، فسحت المجال لباقي الدول المسيحية الأخرى خاصة الإيطالية منها، ذلك أنه يلاحظ منذ ماي 1225 حضور تجاري بندقي في موانئ بجاية وسبتة وموانئ إفريقية التي كان حكامها يستعدون للانفصال نهائيا عن الإمبراطورية

---

(7) DUFOURQ (Ch. E) : La vie quotidienne p. 36.

(8) LAMRANI-ALAOUI M) : Recherches, Vol. I, p. 163.

الموحدية وخلافتها على المستوى السياسي العقائدي حيث أنه في سنة 1228 سيعلن أبو زكرياء الحفصي نفسه خليفة بإفريقية بين سنة 1228 إلى 1236.

وعلى أي فهذا الواقع السياسي الجديد لم ينعكس بشكل سلبي على التواجد التجاري الإيطالي بشواطئ بلاد المغرب بشكل عام رغم أن اختلال موازين القوى كان لصالح إفريقية الحفصية على الأقل في هذه الفترة.

ـــ الأسباب التي دفعت بالجمهوريات الإيطالية إلى الإلحاح على عقد معاهدات سلم وتجارة مع بلاد المغرب :

ـــ العامل السياسي :

إذا كانت الجغرافية قد فرضت على جمهوريات المدن الإيطالية التعاطي والتعامل مع البحر، فإن المعادلة السياسية ــ على العكس من ذلك ــ قد أخذت في حساباتها مجموعة من الاعتبارات تتجلى في تنامي القوى الإسلامية في شرق البحر الأبيض المتوسط وضعف الإمارات الإفرنجية في هذا المجال الجغرافي إن لم نقل انهيارها على المستوى السياسي.

هذه الوضعية ساهمت في فشل القوى الأروبية للوصول إلى بلاد آسيا عن طريق شرق البحر الأبيض المتوسط. إضافة إلى هذا فتطور البحرية التركية في القرن الرابع عشر بنفس المجال الجغرافي سبب الهلع والخوف للتجار الإيطاليين لدرجة أن جمهورية جنوة طلبت من السلطان الحفصي أبي عبد الله (1494 ــ 1520) منع الأتراك من الوصول والرسو بموانئ إفريقية.

لكن جواب هذا السلطان للجنويين كان واضحا :

«لا يمكننا منع أبناء ديننا من دخول بلاد المسلمين (بلاد إفريقية) رغم أننا لا ننسق معهم من الناحية العسكرية كما تفعلون أنتم مع قراصنة البحر الذين يتعرضون بالسوء لتجارنا[9]».

ومهما يكن في الأمر، فيمكننا القول بأن العامل الرئيسي للتواجد التجاري الإيطالي ببلاد المغرب وموانئه له بعد اقتصادي محض يتجلى في ضرورة الحصول

---

(9) LAMRANI-ALAOUI (M) : Recherches, Vol. I, p. 169.

على المواد والسلع القادمة من إفريقيا وبلاد السودان التي تصل إلى بلاد المغرب عن طريق تجارة القوافل الصحراوية.

إذا فدور بلاد المغرب كوسيط بين إفريقيا والعالم الخارجي جعله قبلة للتجار السالفي الذكر وغيرهم. خاصة وأن التجار الإيطاليين كانوا يزودون الأسواق الأروبية بما تحتاجه من مواد تقليدية مجلوبة من إفريقيا ؛ كالذهب، الرقيق، العاج، الأبنوس، آنياب القبلة، ريش النعام، أنواع من الحيوانات المتوحشة ومختلف الأعشاب الطبية، إضافة إلى المواد المغربية من منتوجات زراعية كالحبوب والزيوت والسكر والفواكه المجففة، ومنتوجات حيوانية كالجلود والأصواف وغيرها وبعض الحيوانات كالخيول ثم أيضا المنتوجات الصناعية كالنسيج والمعادن المصنعة كالنحاس والفضة إضافة إلى الحرير والقطن ثم الأسماك والملح وغيرها من المواد[10].

إذا خلقت هذه المواد المطلوبة وغيرها التي تصل إلى بلاد المغرب حركة تجارية جديدة وإطارا للتعامل الاقتصادي والسياسي بين الجانبين المتعاقدين.

ـ الإطار القانوني لتواجد التجار الإيطاليين ببلاد المغرب :

من المعلوم جدا أنه مع تردد وكثرة التجار الأجانب المسيحيين بصفة عامة والإيطاليين منهم على وجه الخصوص، كان من الضروري على خلفاء بلاد المغرب وجمهوريات المدن الإيطالية بصفتهما أطرافا متعاقدة تنظيم العلاقة التجارية لتحديد الحقوق والواجبات ولحل النزاعات والمشاكل التي تترتب عن ممارسة التجارة البحرية.

لذلك فالأمن والحصانة التجارية كانتا من الثوابت الأولية التي نصت عليها الاتفاقيات سواء تلك التي عقدها السلطان أبو عنان المريني (1348-1358) في سنة 1358 مع جمهورية بيزا Pise الإيطالية أو التي عقدتها هذه الجمهورية

---

(10) لمزيد من المعلومات انظر مقالنا :
الدور الاقتصادي والسياسي لمنطقة وادي نون في القرن الخامس الهجري «ندوة وادي نون بوابة الصحراء المغربية» كلية الآداب والعلوم الإنسانية أكادير أيام 9-10-11 نونبر 1995.

مع السلاطين الحفصيين في سنة 1313[11].

وعلى أي، فهذا البند المتعلق بالأمن والحصانة يهم التجار المغاربة في جمهورية بيزا، وبالمقابل أيضا، يضمن نفس الحماية للتجار البيزيين في موانئ بلاد المغرب، وأصبح في نفس الوقت معمما في معاهدات السلم والتجارة المبرمة بين بلاد المغرب وبلاد الجمهوريات الإيطالية وغيرها من الدول المسيحية.

إن الإطار القانوني المنظم للعملية التجارية ككل تعرض للعديد من القضايا ذات الصلة المباشرة بالممارسة التجارية وهي كالتالي :

1) حرية تنقل «رؤوس الأموال» La libérté des transactions :

إن هذا البند يضمن حرية تنقل الأشخاص بأموالهم وتجارتهم ومتاعهم في جميع المجالات الجغرافية الخاضعة للسلطان المتعاقد معه. وهو ما يعرف في الاصطلاح الحديث بحرية تنقل رؤوس الأموال.

ومن المسائل التي يركز عليها هذا النص، نجد تسهيل حركة التنقل وعدم تجديد أداء واجبات «الرسوم الجمركية». (الديوانة) ونظرا لما لهذا البند من أهمية، فقد طالبت بعض الدول المسيحية المتعاقدة مع السلطان أبي الحسن المريني (1331-1348) ومنها مايوركا تمتيعها بنفس الامتيازات، هذا من جهة.

ومن جهة ثانية، فمن ميزات هذا البند كذلك تشجيعه لظاهرة تنامي العقود والشركات التجارية البحرية بوتيرة سريعة بين الجماعات والأشخاص المتعاطين لمهنة التجارة البحرية طبقا لضوابط معينة.

أما أصل ظهور الشركات والعقود التجارية البحرية فهو جمهورية جنوة Gênes الإيطالية «Sociétas maris» وذلك منذ القرن الثالث عشر الميلادي ليعمم بعد ذلك في برشلونة Barcelone ومرسيليا Marseille مايوركا Majorque، ناربون Narbonne مونبوليي Montpellier وبربنيان Perpignan[12]. إن هذا الشكل

(11) إن قضية الأمن والحصانة ركزت عليها أيضا معاهدة سنة 1339 بين السلطان أبي الحسن المريني (1331-1348م) وملك مايوركا. انظر :

LAMRANI-ALAOUI (M) : Recherches Vol. I, p. 181.

(12) DUFOURQ (Ch. E) : La vie quotidienne, p. 40.

الجديد من التعاملات لم يلغ أنظمة التعامل القديمة التي كانت سائدة في بعض المراكز التجارية المتوسطية، كالتعاملات التجارية الفردية (Le système de la simple commande)[13].

2) الفنادق :

لقد نصت بنود الاتفاقيات التجارية المبرمة بين بلاد المغرب وجمهوريات المدن الإيطالية والدول المسيحية الأخرى على ضرورة توفر مؤسسات فندقية تتمكن من استيعاب التجار — في المدن التي يمارسون بها تجارتهم — طيلة إقامتهم ببلاد المغرب سواء تعلق الأمر بالمدن الساحلية كسبتة وبجاية أو بالمدن الداخلية كفاس التي كان يوجد بها ما يزيد على أربعمائة وسبعة وتسعين فندقا[14].

وهذه المؤسسات يجب أن تتوفر على المستلزمات الضرورية من أماكن مخصصة لوضع سلعهم وتجهيزات للسكن ومحلات لإقامة الشعائر الدينية ومقرات لقناصلتهم — علما بأن القناصلة في هذه الفترة الزمنية كانوا هم السفراء لبلدانهم — إضافة إلى المطبخ ومستلزمات النظافة من حمامات وغيرها ثم الحطب للوقود والتدفئة وكل ضروريات المعاش.

إضافة إلى كل ما ذكر، فهذه المؤسسات الفندقية — حسب معاهدات التجارة — تتمتع بحصانة دبلوماسية وسياسية «L'exterritorialité» كما أن هذا البَنْد يلح على أن المؤسسة لا يقطنها إلا تجار البلد الواحد وأن إدارة السلطان لا يجوز لها إرغام الفندق على قبول تجار أو أشخاص من دول أخرى إلا إذا حدث هناك توافق بين المعنيين بالأمر. وهذا التوافق يمكن أن يشمل الإيطاليين القادمين من مايوركا أو قشتالة بصفتهم مواطني هاتين الدولتين[15].

ومهما يكن في الأمر، فهذا البند لا يمنع تجار الجمهوريات الإيطالية من إيجار بعض المحلات للتجارة خارج مجالات النفادق[16].

---

(13) انظر نفس المرجع لمزيد من التفاصيل ص ص. : 39—40.

(14) فرحات (حليمة) والسبتي (عبد الأحد) : المدينة في العصر الوسيط قضايا ووثائق من تاريخ الغرب الإسلامي — الدار البيضاء 1994، ص. 103.

(15) DUFOURQ (Ch. E) : La vie quotidienne. pp. 86-87.

(16) MAS-LATRIE : Traité de Paix. p. 36.

3) «الضرائب الجمركية» (الديوانة) :

إن مؤسسة «الضرائب الجمركية» هدفها ضبط التوازنات الخاصة بالأداءات الجمركية وكل المسائل التي تهم قضايا المال والتجارة من مستحقات قروض وأداءات نقدية وعينية وغير ذلك بين الجمهوريات الإيطالية وسلاطين المغرب في إطار معاهدات السلم والتجارة التي تجمع الجانبين.

وبما أن هذه المؤسسة هي الممر الإلزامي لكل الأجانب الوافدين إلى بلاد المغرب عن طريق البحر، فهي أولا ملزمة بحكم المعاهدات بمراقبة وتطبيق واحترام بنود المعاهدات بدون تعديل أو تأويل ونشير إلى أن نص المعاهدة بين الأطراف المتعاقدة يقضي بإعفاء وإلغاء الرسوم الجمركية على المواد والسلع أو غيرها من المسائل التجارية المستوردة رسميا (من سفن، أسلحة، مجوهرات... إلخ) من طرف الدولة أو السلطان نفسه[17].

ومن القضايا التي تلزم بها هذه الإدارة الجمركية نجد عملية زجر الغش كيفما كان مصدره ونوعيته. كما أنها مسؤولة عن مساعدة السفن ومراكب الإبحار إذا ما تعرضت للغرق أو لمشاكل أخرى وجمع متاعها وتسليمه لقنصل أو قناصلة الدول المعنية.

أما عن قيمة الرسوم الجمركية التي كانت تؤدّى لإدارة الجمارك فهي مسألة صعبة التحديد، إلا أن الغالب على الظن هو أن التجارة الأوروبية بشكل عام والإيطالية على وجه التحديد كانت تؤدي واجبات سميت بـ Décimum، Décima، Le dixième و Directeur الذي كان يذكر باسم العشر بصيغة معممة في معاهدات السلم والتجارة.

وفي الأخير نشير إلى حيثيات أداء الواجبات الجمركية التي تراعي الاعتبارات الظرفية بما فيها تمرير تاريخ الأداءات إلى ما يقارب 60 يوما[18].

---

(17) LAMRANI-ALAOUI (M) : Recherches Vol. p. 212.

(18) Ibid., p. 204.

ـ مشاكل الملاحة البحرية التجارية :

• موقف الكنيسة المسيحية :

إذا كانت الكنيسة الكاثوليكية قد شجعت التجارة بين المسلمين والمسيحيين واليهود، فإن موقفها على العموم قد اتسم بالتسامح المتبادل.

وتخبرنا بعض الدراسات على أنه في القرن الثاني عشر للميلاد وبالضبط في سنة 1162م فوجئ البابا الكسندر III (Alexandere) أثناء مروره بمدينة (Montpellier) مونبوليي بوجود أعداد كبيرة من التجار المسلمين ومن بينهم بعض الأمراء التجار. وبعدها بعشر سنوات سيلاحظ خلفه بنجمان دوتوديلا Benjamin De Tudela تضاعف أعداد مسلمي ويهود بلاد المغرب في هذه المدينة لكن هذا التسامح لم يكن مطلقا، لا بالنسبة لأمراء المسلمين ولا للمسيحية كذلك.

فمنذ 1179 أصدرت الكنيسة قائمة للمواد والسلع الممنوع بيعها للمسلمين كالأسلحة، السفن، الأخشاب، وغيرها من المواد بما في ذلك المواد الغذائية في بعض الأحيان. ويعني هذا أن بعض الموانئ المتوسطية هي التي كان يسمح لها ـ مؤقتا ـ ببيع المواد الغذائية كمايوركا التي كانت تعج بالتجار الإيطاليين خاصة الجنويين منهم[19]. وعلى أي، فالتسامح بالنسبة لفقهاء الإسلام لم يكن مطلقا، فهم بدورهم حرموا تحريما قاطعا بيع الخيول والأسلحة والمواد اللازمة لهذه الصناعة للمسيحيين. وفتاوي الفقهاء واضحة في هذا النطاق كما هو الأمر بالنسبة لأبي إسحاق الشاطبي والمغيلي والونشريسي وغيرهم[20].

لكن التساؤل أو الإشكال الذي يفرض نفسه هو كالتالي هل هذه الممنوعات أو المحرمات التجارية كانت بالفعل شيئا محظورا لدى المهتمين بمجال التجارة البحرية ؟

إن الإجابة على هذا التساؤل تقتضي النظر إليه من وجهين أساسيين،

أولا : التقلبات التي طبعت موقف الكنيسة نفسها التي هي مصدر هذه المحرمات، فأمام الزخم الاقتصادي البحري وما أحدثه من تراكم مالي وسيولة نقدية

---

(19) DUFOURQ (Ch. E) : La vie quotidienne, pp. 50-51.

(20) LAMRANI-ALAOUI (M) : Recherches Vol. II, p. 337.

غضت الكنيسة الطرف بل شجعت تجارة ما أسمته بالمحرمات خاصة في سنوات 1382–1446 على سبيل المثال. وهذا ما عبر عنه المؤرخ الفرنسي Dufourq بقوله :

«حينما تفتحت شهية الأرباح التجارية اعتمدت الكنيسة مبدأ الضرورات تبيح المحظورات»(21).

ويضاف إلى كل هذا عامل آخر ساهم بشكل كبير في التعاطي لما يسمى بتجارة المحرمات، ونعني به الصراع المسيحي ــ المسيحي سواء تعلق الأمر بالتنافس بين الجمهوريات الإيطالية نفسها أو بينها وبين مملكة أراكونة أو غير ذلك.

ثانيا : فبرجوعنا إلى معاهدات السلم والتجارة، يتضح لنا جليا التشجيع والمرونة والتسهيلات «الجمركية» التي كانت تحظى بها تجارة السفن والأسلحة والحبوب في بعض الأحيان (أي إذا لم يكن هناك خصاص في مادة الحبوب على المستوى المحلي)(22).

ويمكننا القول إنه من النتائج الإيجابية لهذه البنود المنظمة للعملية التجارية، ازدهار تجارة السفن البحرية في كل من تونس، بجاية، وسبتة التي يقول عنها ابن سعيد :

«وهذه المدينة (أي سبتة) بين بحرين، وهي ركاب البرين تشبه الإسكندرية في كثرة الحط والإقلاع. وفيها التجار الأغنياء الذين يبتاعون المركب الكبير بما فيه من بضائع الهند وغيرها في صفقة واحدة، ولا يخرجون صاحبه إلى نقاص. وهي الآن غير راجعة إلى السلطان، بل يدبرها الفقيه العزفي. وعسكرها في أسطولها ومجريها في المراكب التي ترد عليها من البحر المحيط»(23).

زيادة على هذا، فالسلطان أبو عنان المريني، وبعض الأمراء المغاربة وغيرهم من تجار بجاية، كانوا يمتلكون سفنا، ومراكب بحرية بمشاركة تجار من أراكونة،

---

(21) DUFOURQ (Ch. E) : La vie quotidienne, p. 115.

(22) LAMRANI-ALAOUI (M) : Recherches Vol. II, pp. 374-375.
انظر كذلك اتفاقيات سنوات 1313 و1358 و1438.

(23) السبتي (عبد الأحد) وفرحات (حليمة) : المدينة في العصر الوسيط ص. 103.

مايوركة وغيرهم من نحو البحر الأبيض المتوسط[24].

• **القـرصنـة :**

لايمكننا رصد التطور التاريخي لحركة القرصنة بشكل عام على اعتبار أنها لا تهمنا إلا في مدى تأثيرها على العلاقة بين الأطراف المتعاقدة. ويمكننا القول بأن أعمال القرصنة في القرون الثالث عشر والرابع عشر والخامس عشر كانت من العوائق التي تسبب الكثير من المتاعب لحركة الملاحة التجارية البحرية خاصة بين بلاد المغرب والجمهوريات الإيطالية.

لكن معاهدات السلم والتجارة المبرمة بين الأطراف المتعاقدة لها قواسم مشتركة في ما يتعلق بهذه المشكلة، إذ أن بنود هذه الاتفاقيات كانت تنص على زجر مرتكبي هذه الأعمال واسترجاع ما تم السطو عليه بعد إنزال العقوبات الممثلة بالسجن والغرامات المالية بالقراصنة.

وصرامة هذه البنود كانت تهدف إلى سلامة التجارة وأيضا إلى القضاء على أحد مصادر تجارة النخاسة[25].

وباختصار يمكننا القول بأن حركة القرصنة في القرنين الثالث عشر والرابع عشر وأيضا القرن الخامس عشر لم تكن حكرا أو ممارسة خاصة ببلاد الإسلام أو بالمسيحيين ــ رغم أن بعض الكتابات الأروبية ترجح إلى حد ما كفة المسيحيين ــ لكنها كانت نشاطا ممارسا شائعا ومضرا بأمن البحر الأبيض المتوسط[26].

---

(24) DUFOURQ (Ch. E) : La vie quotidienne, pp. 50-501.

(25) LAMRANI-ALAOUI (M) : Recherches Vol. II, p. 484.

(26) Ibid., p. 497.

تطور علاقات العدوتين (الرباط ــ سلا) بالبحر من القرن 17 إلى القرن 19

عبد الإله الفاسي
كلية الآداب ــ القنيطرة

إن الموقع البحري للعدوتين سلا والرباط جعل تاريخهما مرتبطا بالبحر منذ نشأتهما. فالبحر أولا يفسر جانبا هاما من حياتهما الاقتصادية والاجتماعية، إذ هو مورد رزق الصيادين والبحارة وأصحاب المراكب والسفن وعملة الميناء وموظفيه. وثانيا أعطى للعدوتين دورهما الطلائعي في مجال نشاط السفن الذاهبة إلى أوربا والشرق أو الآيبة إلى مينائهما. وقد شمل هذا النشاط الرحلات السفارية ــ خصوصا وأن مدينة الرباط كانت مقرا للقناصل ووكلائهم من الأوربيين خلال التاريخ الحديث وخلال القرن الماضي ــ والحركة التجارية حيث كان ميناء العدوتين من أهم موانئ البلاد تصديرا واستيرادا خصوصا وأنه كان منفذا لبعض المدن الداخلية كمكناس والعاصمة فاس لفترة غير قصيرة. أما أهم نشاط بحري ميز العدوتين خلال الفترة المدروسة فهو الجهاد البحري وخصوصا في النصف الأول من القرن السابع عشر ورغم اختفائه في موانئ أخرى مهمة فإنه ظل حيا في مينائهما إلى النصف الأول من القرن التاسع عشر بعد أن مرّ بمراحل ازدهار وخفوت خلال الفترة الممتدة من بداية صعود الدولة العلوية إلى عهد السلطان المولى سليمان.

أولا ــ أثر موقع العدوتين على الدفاع والجهاد البحري من البداية إلى القرن التاسع عشر :

1) أقدمية الدور البحري للعدوتين :

رغم ندرة المصادر المكتوبة والآثار فإن بعض الحفريات والمعلومات المخطوطة القليلة تبين أن الموقع البحري للعدوتين جعل منهما مستوطنا قديما ومركزا بحريا.

فجاك كايي Jacques Caillé يرجّح أن القرطاجيين أسسوا مركزا تجاريا لهم على ساحل نهر أبي رقراق قبل ظهور المسيحية بقرون(1)، ويذهب روجي كواندرو(2) إلى القول بأن هذا المركز هو شالة الواقعة على بعد كيلومترين اثنين من البحر بالضفة اليسرى للنهر المذكور، كما وُجد الرومان بهذا الموقع وأسسوا مركز حراسة من المكان الذي شيدت عليه قصبة الأوداية(3). وإذا كان يجهل ما إذا كان للموقع الذي أنشئت فيه مدينة سلا دور بحري تجاري أو غيره، فإن ما هو وارد في المصادر أنه وجد على الحافة التي تشرف عليها القصبة المذكورة مكان لتعبد المسلمين وللتمرن على الجهاد وذلك خلال أواخر القرن الرابع الهجري وهو الوقت الذي يقول كواندرو أن سلا أسست فيه(4). وفي أواخر القرن السادس للهجرة وجدت بنفس المكان قصبة سميت بقصر بني ثاركة أو قصبة الأمير تاشفين نسبة إلى العاهل المرابطي. وفي سنة 545هـ أسس عبد المومن الموحدي قلعة تنطبق أوصافها على القصبة نفسها سماها بالمهدية تبركا باسم المهدي بن تومرت كما ورد في كتاب «المن بالإمامة» لابن صاحب الصلاة. وهذا يدل على أن الوقت الذي مر من عهد الرومان إلى القرن السادس الهجري لم يوجد فيه موقع بحري وعسكري أهم من الأكمة التي شيدت عليها هذه القصبة من بين كل مواقع العدوتين. وحينما بنى يعقوب المنصور الموحدي رباط الفتح في أواخر القرن السادس(هـ) أصبحت هذه المدينة الجديدة مخيما عسكريا مطلا على البحر ومنطلقا نحو الأندلس. وفي عهد المرينيين ازدهرت التجارة البحرية بمدينة سلا وتاجرت مع بيزا وجنوة والبندقية في القرن السابع(هـ) كما ضمت ورشة لبناء السفن الحربية كان مدخلها هو الباب الأثري المسمى باب المريسة(5). ومنها كان المرينيون يعلنون الجهاد، وكانت مساهمة سلا وحدها في الأسطول المريني سنة 1285 تتمثل في 36 سفينة حربية تحت أوامر أبي يعقوب المريني(6).

---

(1) Jacques Caillé. Histoire de Rabat, in revue «notre Maroc» Mai, Juillet 1953. p. 5.

(2) روجي كواندرو، قراصنة سلا ـــ ترجمة محمد حمود ـــ نشر بمساهمة المعهد الجامعي للبحث العلمي ـــ جامعة محمد الخامس، 1991 ـــ ص. 27.

(3) جاك كايي، المرجع السابق، الصفحة نفسها.

(4) يخالف كواندرو رأي المؤرخين الذاهبين إلى جعل سلا من بناء الرومان.

(5) كواندرو ـــ نفس المرجع ـــ ص. 28.

(6) المرجع نفسه، ص 29.

ضعف الدور البحري للعدوتين خلال القرنين الهجريين اللاحقين الموافقين للقرنين 14 و15 فالعلاقات التجارية لمينائهما مع أوربا كانت تنمو بصورة ضعيفة قبل أن تنتظم ابتداء من القرن السادس عشر(7). أما الدور البحري المتمثل فيما سماه الأوربيون بالقرصنة، أو الجهاد البحري فإن بول دان Paul Dan يقول في كتابه المعنون بـ «تاريخ بلاد البربر وقراصنتها»(8) إن سلا حتى بداية القرن 17 لم تكن معقلا خطيرا جدا للقرصنة، وكانت تمتلك بعض السفن الصغيرة لها، وكانت القرصنة تمارس بصورة محدودة فيها في الوقت الذي كان الموريسكيون يتوافدون على المغرب من إسبانيا(9). وفي بداية القرن 17 كانت سلا تواجه المسيحيين وأخذت تستقبل الهورناتشوس الوافدين من مدينة الاسترامادور، لكن هؤلاء سرعان ما فضلوا الانتقال إلى الضفة اليسرى ــ إلى القصبة ــ التي أصبحت بعد اصلاحاتهم كمدينة صغيرة(10).

2) أوج الدور البحري للعدوتين :

أ ــ الهجرات الموريسكية :

لا يخفى عن المهتمين بتاريخ علاقات المغرب واسبانيا أن أكبر هجرة للأندلسيين إلى مصب أبي رقراق كانت بعد قرار الملك الإسباني فيليب III بطرد مسلمي الأندلس في 4 غشت و3 دجنبر 1609 وعرف المطرودون باسم الموريسكوس وقد تميزوا عن إخوانهم الهورناتشوس بكونهم أقل تشبثا منهم بالعقيدة الإسلامية وباللغة العربية فمنهم من حُمل على اعتناق الكاثوليكية ثم عاد إلى الإسلام وقد نعتهم المسلمون في سلا بلقب «مسيحيي قشتالة» إذ كان منهم بعض ضعفاء الإيمان، ويتكلم معظمهم اللغة الإسبانية في الغالب.

استقر الأندلسيون بجوار مواطنيهم تحت أقدام القصبة التي سبق أن سكنها الكثير من الهورناتشوس بعد أن استقبلهم ورحب بهم السلطان زيدان السعدي وكان

(7) الصفحة نفسها.

(8) الصادر في باريز سنة 1649.

(9) قبل قرار فيليب III القاضي بطرد مسلمي بعض المدن الأندلسية والإسبانية سنة 1609.

(10) محمد رزوق، الأندلسيون وهجراتهم إلى المغرب خلال ق 16 و17. إفريقيا/الشرق. 1991. ص 190.

من نتيجة ذلك بعث الحياة في مدينة يعقوب المنصور رباط الفتح التي أصبحت تسمى عند الأوربيين سلا الجديدة.

كانت عواطف الحقد، والرغبة في الانتقام من الإسبان الذين طردوا الهورناتشوس والموريسكوس هي الدافع الأول في تنظيم هؤلاء للجهاد البحري، لقد عرف الهورناتشوس وهم أغنياء بروح المقاومة وطبع الموريسكيون بالحماس واستعمل الهورناتشوس المنشقين بحصافة وشغلوا الأسرى المسيحيين مستغلين خبرة بحارتهم، كل ذلك سمح لهؤلاء بأن ينظموا الجهاد البحرى تنظيما أدهش عتاة البحارة القراصنة الأوربيين ويقول كواندرو إن سقوط المعمورة سنة 1614 أدى إلى التحاق قراصنتها ــ الذين يدّعى أنهم ذوو أجناس مختلفة ــ بالموريسكيين القاطنين داخل المدينة الحالية للرباط والتي كانت سفنهم ترسو في جنوب وادي أبي رقراق من جانب سلا الجديدة أي الرباط.

لم يكن هذا الجهاد البحري الذي نظمه الأندلسيون بمصب أبي رقراق لينجح دون الاعتماد على قاعدة تستمد قوتها من السلطة السياسية المساندة بالمال، ففعلا أسس الهورناتشوس أسياد المدينة بدون منازع حكومة مستقلة يسيرها ديوان مكون من 12 عضوا في القصبة وكان الرئيس يلقب بالأمير الكبير وخلال شهر ماي من كل سنة كان ينتخب قائدان أحدهما للقصر أي القصبة والآخر لسلا القديمة وكانت أموال الخزينة تتكون من دخول الجمرك وضرائب الميناء ورسوم الصيد في حين كان يقدِّم للسلطان السعدي رقيق متنوع وبضائع وغنائم الجهاد.

لم يكن الموريسكيون راضين بحكم الهورناتشيين دون إشراكهم فيه فاندلع نزاع اشتركت فيه سلا القديمة مناصرة لسكان القصبة أي الهورناتشوس ضد الموريسكيين لكن تدخل سفير انجلترا هاريسون Harisson وضع حدا للحرب المدنية التي نشبت بين الفريقين سنة 1630 وتلا ذلك إبرام اتفاق بينهما أسفر عن المساواة السياسية واقتسام موارد البحر والأرباح بالتساوي. وأصبحت هناك ثلاثة كيانات مستقلة سلا القديمة والقصبة وسلا الجديدة وهي ما دعاه الأروبيون بـ «جمهوريات أبي رقراق» مع رجحان سلطة القصبة التي ظلت المقر المركزي لجمهورية سلا الموريسكية[11].

---

(11) كواندرو ــ ص. 37.

ابتداء من سنة 1630 دخلت الساكنة الجديدة في نزاعات مع قوات سياسية متوالية تدخل فيها كل من المجاهد العياشي والدلائيين وغيلان ولا يهمنا أن نتوقف عند تفاصيل هذه النزاعات بقدر ما يهمنا أن نعرف أثر الموقع البحري للعدوتين في توجيه الأحداث الكبرى ليس المتعلق منها فقط بالمدينتين وإنما المتعلق بالبلاد ككل في صلاتها مع أوربا في هذه الفترة، ولكن لابد في البداية من معرفة التطورات التي آلت إليها علاقات الموريسكيين بالقوات السياسية المختلفة المتحكمة في المنطقة.

فقد حاصر العياشي القصبة مرارا وأهدر دم الموريسكيين بعد أن استفتى العلماء في أمرهم[12] وبعد مقتل العياشي سنة 1641 وانتصار الدلائيين تركزت حكومة المدن الثلاث لأبي رقراق في يد الأمير عبد الله الابن البكر لمحمد الحاج محمد الدلائي والذي تلقب بأمير سلا غير أن سنة 1660 شهدت انتصار غيلان على هذا الأخير بتشجيع من الأندلسيين، لكن نفوذ هذا الأخير كان حاجزا عن ردع الأحداث الشعبية التي ما برحت تندلع في الموقع، وفي يونيو 1668 استولى السلطان المولى الرشيد على الزاوية الدلائية ووضع الحد لتحركات غيلان وانتهى استقلال مدن أبي رقراق حيث تحققت وحدة الدولة المغربية.

فما هي مراحل الجهاد البحري وعلاقات الموريسكيين بالدولة الأوربية في هذه الفترة ؟

ب ــ مراحل الجهاد البحري الموريسكي :

يمكن التمييز بين ثلاث مراحل.

المرحلة الأولى من 1610 إلى 1626 وهي مرحلة التنظيم. ظهر فيها الجهاد في البحر بمظهر القوة، يقول كواندرو بأن الموريسكيين مارسوه على هامش السلطة السعدية لكن الأستاذ محمد رزوق يناقض هذا القول إذ يذكر أن الجهاد مورس نوعا ما تحت إشراف السلطة السعدية[13].

---

(12) من هؤلاء العلماء محمد العربي الفاسي وعبد الواحد بن عاشر وأَفْتَياهُ بجواز مقاتلة من صادف النصارى وأمدهم بالطعام والشراب وتصرف في بيت مال المسلمين ومنعهم من الراتب منه وقطع البيع والشراء عن أناس، وخص به نفسه.

(13) كواندرو ــ ص. 156.

في السنوات الأولى كانت إغارات مجاهدي أبي رقراق منصبة على الشواطئ الإسبانية. وفي سنة 1622 وصلوا مع نظرائهم الجزائريين إلى بحر المانش[14] وهاجموا الشواطئ الانجليزية وأسروا سفينة من بليموث، واحتجزوا رئيسها وسبعة عشر من رجالها الممتازين[15].

وفي 26 نونبر 1626 وجه الفارس دورازيلي إلى الكاردنال ريشيليو مذكرة حول هذه العمليات فقال «إن مجاهدي سلا وتطوان بدأوا يستخدمون سفنهم منذ ثمان سنوات وأسروا حوالي 6000 أوربي واستحوذوا على حوالي 15 مليون ليرة... والآن يملكون أكثر من 60 سفينة».

المرحلة الثانية 1626-1641 :

بين سنتي 1620 و1630 استولى المجاهدون على أكثر من 100 سفينة مسيحية ولعب في هذه العمليات الرايس مراد العلج الشهير، دورا كبيرا. ولما عجزت الدول الاوربية عن تأمين تجارتها البحرية أمام انتصاراتهم طالب الرأي العام بالقيام برد فعل فجهزت حملة في 27 يونيو 1629 تحت قيادة إسحاق دورازيلي وهجمت على ميناء العدوتين لكن سرعان ما جرت مفاوضات مع الموريسكيين أسفرت عن تحرير أسرى فرنسيين. وتوالت عمليات الجهاد البحري كانت تتخللها انقطاعات إما بسبب توقيف الجهاد من طرف السلطان السعدي أو بسبب اتفاقيات السلام كما حدث سنة 1635 مع فرنسا ومن سنة 1635 إلى 1836 وصل الجهاد البحري إلى أوج قوته ووجهت عملياته ضد انجلترا التي كان عدد رعاياها 30.000 بحارا في السجون المغربية.

غير أن مفاوضات سنة 1637 أدت إلى تخليص هؤلاء الأسرى بعد الحملة التي جهزها الأميرال الانجليزي رينسبورغ W. Rainsbourg. وإذا كانت عمليات الجهاد البحري قد توقفت بعد ذلك لمدة سنتين فإن الديوان الأندلسي جمع 27 مليون دوكا خلالها.

(14) نفسه. ص. 197.

(15) رزوق : الأندلسيون وهجراتهم. ص. 212.

المرحلة الثالثة 1641 ــ 1668 :

رغم استمرار الجهاد البحري ضد السفن الأوربية فإن الدول الأوربية مالت إلى التفاوض لتتجنب الخسائر. وفي سنة 1649 حاولت هولندا في شخص قائد أسطولها هوريس فان كا Horis Vans Cats تخريب أسطول المجاهدين دون أن تتوصل إلى مبتغاها ثم حاصر أسطولها سلا في السنة الموالية وانتهى الأمر بعقد معاهدة لكن خرق الأندلسيين للبند الرابع منها جعل الهولنديين يوجهون أسطولهم إلى سلا فكان رد فعل المجاهدين حجز القنصل الهولندي واحتجاز البحارة الهولنديين بسلا[16] مما اضطر هولندا إلى التفاوض معهم ــ وعقد الانجليز بدورهم عدة اتفاقيات لافتداء أسراهم من مجاهدي أبي رقراق ــ وظلت الدول الأوربية طيلة عشر سنوات ممتنعة عن أي مهاجمة للسفن الموريسكية[17].

3) الجهاد البحري للعدوتين تحت إشراف السلاطين : من 1668 إلى 1818 :

يحدثنا روجي كواندرو في مؤلفه المذكور مرارا أعلاه عن تطور العلاقات البحرية بين مجاهدي سلا الجديدة أي الرباط والقصبة، على الخصوص مع الدول الأوربية في عهد الدولة العلوية انطلاقا من وقت استيلاء السلطان المولى الرشيد على العدوتين سنة 1668 إلى أواخر عهد السلطان المولى سليمان سنة 1818 أي خلال قرن ونصف بالكامل[18]. ومن خلال كتابه يمكن تلخيص هذا التطور بما يأتي :

ــ شجع المولى الرشيد مجاهدي الرباط على مضاعفة نشاطهم فازدهرت عملياتهم تحت إشرافه، وأسرت سفن تجارية أوربية عديدة فعزمت الدول الأوربية على توجيه سفنها تجاه مصب أبي رقراق.

وبين سنتي 1669 و1671 انهزم المجاهدون في بعض المعارك البحرية على يد سفن فرنسية ولكن ذلك لم يؤثر على سير عمليات الجهاد التي استمرت مسفرة عن احتجاز سفن أوربية أخرى.

---

(16) محمد رزوق : ص. 214.

(17) نفسه. ص. 215.

(18) انظر الصفحات من 166 إلى 179 مؤلف كواندرو.

وشهدت فترة السلطان المولى إسماعيل سير الجهاد البحري نحو الضعف وتأرجح العمليات البحرية بين الاستئناف وأسر السفن وبين التوقف لابرام معاهدات السلم مثلما وقع في 2 يناير 1682 عندما وقعت معاهدة سان جرمان باسم امبراطور فرنسا وسلطان المغرب، وفي أبريل من السنة نفسها وقعت انجلترا اتفاقية مماثلة، لكن مجاهدي أبي رقراق لم يكونوا دائما ملتزمين باحترام نصوص المعاهدات وهذا ما أدى إلى توجيه حملة بحرية فرنسية إليهم في ماي 1686 وحملة انجليزية في يونيو 1694 وفي سنة 1698 استطاع الأميرال ابن عائشة أسر خمس سفن أوربية. وكانت تلي أوقات السلم والمفاوضات مباحثات من أجل تحرير الأسرى المسيحيين ومن ذلك سفارة ابن عائشة الشهيرة لدى لويس 14.

يجعل كواندرو بداية فترة السلطان محمد بن عبد الله مرحلة جمود شامل للجهاد البحري بحيث لم يبق من سفن الجهاد إلا نحو عشر سفن مرابطة بمرافئ الرباط والمهدية، والعرائش معرضة للتآكل، لكن السلطان سرعان ما عزم على بعث الأسطول وتجهيزه من جديد لمطاردة السفن الأوربية في إطار الجهاد.

وتتلخص إجراءاته فيما يلي :

ـــ بناء قاعدة بحرية ليسهل استعمالها في مختلف الفصول والأحوال فقرر بناء الصويرة سنة 1760 و1765 واهتم ببناء سفن ذات الهياكل المتينة القادرة على مواجهة العواصف العاتية لأعالي البحار والقادرة على المطاردة.

ـــ تكوين البحارة والنوتيين والاهتمام بأحوال رؤساء البحر فرقّى الرئيسيْن الرباطيين إلى رتبة سفير وهما الحاج التهامي المدور والعربي المستيري، الأول أرسله إلى السويد والثاني إلى انجلترا، وذلك للحصول على معدات السفن والدخيرة والتسليح.

يعتبر كواندرو أن هذه الجهود باءت بالفشل لأنها لم تكن كما في السابق مستندة إلى روح المغامرة وإغراء الربح والغنيمة، وفجر استئناف العمليات البحرية المغربية رد فعل عنيف لدى الدول الأوربية.

ـــ أما العمليات التي وقعت في هذه الفترة فيمكن إجمالها كما يأتي :

* سقوط السفينة التجارية الفرنسية لاسيرين La Sirène في قبضة بحرية الرباط سلا عندما كانت تمر قرب سواحل قادس.

* هجم الأسطول الفرنسي على الرباط سلا في 31 مايو 1763 بنحو عشر بواخر لكن سوء أحوال الطقس وبراعة المجاهدين في الاختباء أفشل هذا الهجوم بالتمام. كما منيت وحدات الاميرال شافو داخل نهر اللكوس بهزيمة نكراء. ولما وقع السلطان محمد بن عبد الله معاهدة السلام مع فرنسا بتاريخ 28 مايو 1767 فقد وضع حدّاً للجهاد البحري حسب كواندرو. غير أن السلطان لم يتوقف عن تعهد الأسطول المغربي وصيانته. ولكن كواندرو يعود فيقول إن الرئيس الهاشمي المستيري لقي هزيمة بحرية أمام رأس سبارتيل على يد بارجة توسكانية فتشتت نصف الأسطول المغربي.

وحينما تولى المولى سليمان الحكم سلك سياسة مخالفة فتخلى بصورة نهائية عن الجهاد البحري ومنع رؤساء البحر المغاربة من القيام بأي عملية جهادية ضد الدول الأوربية وجرد السفن المغربية من المدافع وكان بعضها أجمل وأقوى من سفن الجزائر وتونس.

4) رؤساء البحر بالعدوتين في عهد المولى عبد الرحمان بن هشام :

ظهرت بوادر انبعاث الأسطول المغربي من جديد في عهد المولى عبد الرحمان بعد عشر سنوات، ويظهر ذلك في الترخيص لبعض رؤساء البحر بسلا والرباط وقباطنة السفن المرابطة بهذا الثغر بمزاولة العمل في البحر. وقد أسفر ذلك عما يأتي : في 27 يونيو 1826 أذن السلطان للرئيس عبد الرحمان بريطل ولزميله السلاوي الرايس عبد السلام الشريف بمطاردة «جنس ابريمل وجنس لوبك وجنس بروصيه وجنس هامبورغ»[19] وفي 1827 أصدر السلطان إلى قائده محمد اشعاش عامل تطوان بتزويد بريطل بما يحتاجه من «مدافع وإقامة إذا توقف بسفينته بالمرسى[20]» وكان بريطل يحظى بعناية السلطان الذي أمر قائده المذكور في رسالة مؤرخة برجب 1828/1243 قائلا : «فبوصول كتابنا هذا إليك قف في صنع كسوة لرئيس مراكبنا السعيدة عبد الرحمان بريطل تكون منسوجة بالذهب

(19) ظهير 26 قعدة 1241 في اتحاف أعلام الناس، ج. 5. ص. 134.

(20) محفظة 7 : الموانئ والملاحة، رسالة 20 ربيع 2 سنة 243، الخزانة الملكية وكذا عبد الاله الفاسي، مدينة الرباط وأعيانها في القرن 19 وبداية ق 20، منشورات جمعية رباط الفتح، 1996 ص. 82.

بالغة الغاية في الجودة والتزويق»[21].

ويذكر مييج J. L. Miège أن عبد الرحمان بريطل هذا كان هو المشرف العام على الأسطول المغربي حيث قال : «كان جميع الأسطول المغربي تحت قيادة عبد الرحمان بريطل أميرال المغرب»[22].

وكان بريطل مكلفا بتدريب الشبان على قيادة السفن كما يظهر من مقتطف الرسالة الآتية : «فقد أذِنا لخديمنا الرئيس عبد الرحمان بريطل في الخدمة في المركب الموسوم بالأسكونة من العرائش للرباط وجبل طارق بقصد تمرين متعلمين من العدوتين كما أمرنا بتعليمهم علم البحر فحصلوه توا وبقي لهم العمل ليكمل عملهم بذلك ومعرفتهم»[23].

ومما يدل على استمرار اهتمام السلطان بالجهاد مقتطف من رسالة وجهها عامل الرباط وأمناؤه إلى السلطان بتاريخ 12 ربيع الأول عام 1851/1268 حيث أخبروه بـ «ورود المعلم النجار المسمى المعلم الغازي إلى الرباط صحبة بريطل واليكانجي الحاج أحمد لاصلاح سفن الجهاد»[24].

وقد اشتهر من رؤساء البحر الرباطيين في هذا العهد عبد الرحمان بركاش وهو سليل عضو الديوان الأندلسي إبراهيم بن شعيب بركاش الذي كان عضوا به سنة 1627 وقد كلف السلطان عبد الرحمان بركاش هذا مع زميله بريطل بتفقد الأحوال في البحار فأسفر ذلك عن حجزهما لسفينة نمساوية أورد خبرها المؤرخ الناصري وعرض المؤرخ ابن زيدان لائحة طويلة للغنائم التي حوتها السفينة[25].

وكان بركاش يمتلك سفينة درب بها الشبان كما تدل الوثائق على ذلك.

ولم تكن حادثة أسر السفينة النمساوية وما نتج من مهاجمة النمساويين لمدينة العرائش نقطة النهاية للجهاد البحري بالعدوتين وغيرهما، وهذا ما ذهب إليه

---

(21) محمد داود تاريخ تطوان — ج. 8 — ص. 139.

(22) J. L. Miège : La marine Marocaine, in BE p. 97 p. 52.

(23) محفظة 7 — رسالة 17 صفر 1257 — خ.م.

(24) الاتحاف — ج. 5 — ص. 150.

(25) أحمد الناصري — الاستقصا. ج. 9 — ص. 25 — ابن زيدان — الاتحاف — ج. 5 ص. 135.

الناصري ومن أخذوا عنه مثل كواندرو، فقد ظل الجهاد البحري موجودا وإن أصبح في الحقيقة موجها لمحاربة التهريب في الشمال. وذلك ما قام به الرئيسان السابق ذكرهما، إضافة إلى رؤساء آخرين استأنفوا العمليات نفسها أمثال أحمد والْحَاج الذي كلفه السلطان في يوليوز 1841 بترصد سفن أجنبية كانت تقوم بوسق مواد ممنوعة التصدير. فقد وجه بوسلهام بن علي قائد العرائش رسالة إلى السلطان مما قال فيها : «فقد عينا المركب الجهادي المعروف الأسكونة التي رئيسها الحاج أحمد والْحاج للتقرصين بكوشطة الريف على ما سيق من مراسيه شيئا سرقة إذ ذاك كله على وجه الكنطربند[26]. وفي السنة نفسها أسر الرايس والحاج سفينة اسبانية تسمى فلشوا وقد أخبر أشعاش السلطان بما حوته السفينة من المواد فأمر السلطان قائده بأن يحتفظ بطاقم السفينة في انتظار إجراء المفاوضات مع المسؤولين الإسبان[27].

ومن رؤساء البحر الرباطيين أيضا أبو بكر السبيع الذي ورث مهنة أبيه الحاج محمد السبيع الذي كان قائدا لإحدى السفن في عهد سيدي محمد بن عبد الله وقد أذن السلطان عبد الرحمان بن هشام لأبي بكر هذا بالسفر إلى فرنسا في 4 يوليوز 1836 فأبحر في سفينة «مسعودة» وهي ذات ثلاث صوار، وثمانية عشر مدفعا، ومنحه ظهيرا بمثابة جواز سفر ختمه بقوله : «فالواقف عليه من رؤساء الأجناس الذين لهم عقد المعالجة مع جانبنا العلي بالله تعالى يقدره قدره ويعظم جانبه وحضره ويفعل معه العوائد المعلومة ويجري معه القوانين المرسومة»[28].

وكان علم البحر مادة دراسية نظرية أيضا، تلقن للشبان المتدربين على شؤون الملاحة البحرية، وقد اشتهر الرايس أحمد عاشور الرباطي بتدريسها وهو ربما ابن الرئيس الذي تكلف سنة 1785 بمهمة سلطانية لدى إحدى الدول الأوربية صحبة زميله لباريس[29].

---

(26) محفظة 7 ــ ظهير 5 جمادى 1 سنة 1257 خ. م. الفاسي ــ المرجع السابق. ص. 86...

(27) محفظة 9 ج. 5 ــ رسالة 19 شعبان 1257. خ. م.

(28) أرشيف وزارة الخارجية الفرنسية مجلد 1833 ــ 1836 ــ ج. 2 القسم السياسي الثاني. (الرسالة الأصلية مثبتة بالعربية).

(29) محمد الضعيف. تاريخ الدولة السعدية ــ تحقيق أحمد العماري دار المأثورات ــ 1986. ص. 196.

هكذا يظهر أن الجهاد البحري المنطلق من العدوتين ومن الموانئ الأخرى بكيفية ما لم ينقطع خلال فترة حكم السلطان المولى عبد الرحمان لكنه في عهد خلفه وبالضبط سنة 1864 انتهى أمره بمقتضى المعاهدة التي وقعت في هذه السنة والمسماة بمنارا شقار «كاب سبارطيل» حيث نص البند الخامس منها على أن المغرب لم يعد له بحرية وأسطول ــ لكن سرعان ما تجدد الاهتمام بالأسطول المغربي في عهد السلطان المولى الحسن الذي اشترى بعض السفن من أوربا ووجه طلبة عدة مدن حظي فيها طلبة الرباط وسلا بحظ وافر ضمن الأعداد الموجهة لتعلم شؤون البحر والتدريب على استخدام المدافع والأسلحة في الأكاديميات والمدارس الأوربية.

ثانيا ــ الأنشطة البحرية الأخرى للعدوتين :

1) التجارة البحرية :

أ ــ في عهد الموريسكيين :

لا يمكن الإلمام بموضوع تاريخ التجارة البحرية للعدوتين خلال ثلاثة قرون في مداخلة أو مقال محدود الصفحات مثلما نحن بصدده، وعدم الإلمام نفسه لم يحصل بالنسبة للموضوع السابق وهو تاريخ الجهاد البحري للمدينتين خلال الفترة نفسها وإنما المقصود إبراز المظاهر المهمة والثوابت والمتغيرات البارزة للموضوعين خلال هذه الفترة.

وإذا بدأنا بفترة استقرار المهاجرين الأندلسيين بالعدوتين فإنه يمكن القول بأن الجهاد البحري أيامهم كان من أهم العوامل التي نمت التجارة البحرية لهما، حيث وجد عدد من التجار الأوربيين هناك. وأصدر الملك الإسباني فيليب الرابع قرارا سنة 1626 يسمح للإسبان بالتعامل التجاري مع الأندلسيين، فأصبح ميناء أبي رقراق أهم ميناء في المغرب. وفي سنة 1630 أتت إلى الميناء 30 سفينة أجنبية خلال شهر ونصف منها الانجليزية ومنها الهولندية، وفي سنة 1654 أنزلت سفينة هولندية في ميناء أبي رقراق التبغ والقطن والبارود وشحنت بجلود البقر وكانت فرنسا تصدر القطنيات إلى الميناء المذكور[30]، وكذلك أثواب الحرير والقماش

(30) محمد رزوق ــ ص. 224.

والورق والصابون وتستورد الصوف والشمع والمعادن ونقود الذهب وريش النعام[31].

وكان الأندلسيون يجدون في الولايات الإيطالية الصغيرة المكان الملائم لبيع غنائمهم مثل ليفورن وجنوة وبيزا[32].

وشملت التجارة البحرية بيع الرقيق المسيحيين على طول مقر أبي رقراق وأسفل القصبة. ونظرا لأهمية التجارة مع الأندلسيين فإن الأوساط الفرنسية والانجليزية تداولت الحديث عن تأسيس شركة للتجارة مع المغرب.

ومن أشهر التجار الأوربيين الذين استقروا بالقصبة الفرنسية فرانسوا بييرمازيت F. P. Mazet والانجليزي روبير بيكفور R. Pick Ford بين سنتي 1626 و1636.. كما استقر القنصلان الفرنسي والانجليزي لتسهيل المعاملات التجارية بين الطرفين. وهكذا أصبح للأندلسيين قوة تجارية لا يستهان بها[33].

ب ـــ في العهد العلوي :

كانت تجارة سلا الجديدة تتغدى بالقوافل السودانية الصحراوية التي تتم تحت حماية السلطان الذي يجني 10 % من الأرباح. وقد احتل المارسيليون الرتبة الأولى في التجارة السلاوية وكانت سلا الجديدة تستقبل الورق والدردي Tartre من بروفانص Provence والأقمشة والشبائك القطنية Futaines من اللانكدوك. كما صدرت إليها روان وسان مالو الأثواب وأسلاك الذهب والموبر. وفي بداية القرن الثامن عشر استقر تجار بروتستانيون من اللانكدوك وأصبحت جل التجارة في يدهم سنة 1713[34].

ثم أصبحت التجارة الانجليزية هي السائدة في سلا الجديدة حيث كان يأتي إليها عدد ضخم من السفن الانجليزية محملة بالتبغ والتوابل والأغطية والأثواب.

أما هولندا فكانت ترسل إليها أسلاك الحديد والصلب والمرايا والموسلين في

---

(31) كواندرو. ص. 41.

(32) رزوق. ص. 224.

(33) محمد رزوق. ص. 225.

(34) Robert Chastel, Rabat-Salé, vingt siècles de l'oued Bou Regreg. Editions la Porte, Rabat 1994. p. 63.

مقابل الصمغ والجلود العادية والمدبوغة والصوف والتمور ـــ وكانت هذه التجارة تتم عن طريق قادس في حين كان أكبر مستودع انجليزي هولندي للمغرب في القرن السابع عشر هو مارسيليا.

كان للدانماركيين مكانة مهمة في تجارة سلا الجديدة. ففي سنة 1753 حصلت الكومبانية الدانماركية من السلطان محمد بن عبد الله على احتكار تجارة سلا وآسفي لكن افتتاح ميناء الصويرة لم يكن في صالح الشركة فخسرت وفي سنة 1767 وقع الكونت برونيون Breugnon مع السلطان محمد بن عبد الله معاهدة أقرت القنصلية الفرنسية بسلا الجديدة وعهد بها إلى شيني Chénier.

واحرزت فرنسا من خلال هذه المعاهدة على رتبة الدولة الأكثر حظوة من غيرها حيث استقرت بسلا الجديدة أي الرباط الحالي دور فرنسية فأتت إلى ميناء العدوتين الحريريات وأغطية اللانكدوك وسكر الأنتي والزئبق والزنجبيل لكن هذه التجارة انهارت عندما أهملت المدينتان لصالح الصويرة سنة 1777 وانتقل تجار منفذ أبي رقراق الأوربيون للسكنى في الصويرة سنة 1781[35].

لما امتلك المولى سليمان الحكم أعاد الاعتبار إلى سلا والرباط واستقر بالمدينة الرباطية وأغلق الدارالبيضاء في وجه التجارة فانثنى التجار الأوربيون منها إلى الرباط واحتكر المخزن التجارة لكن سياسة الاحتراز التي سلكها السلطان جعلت الحركة التجارية بالموانئ المغربية بصفة عامة تتضاءل كثيرا غير أن سنوات الجفاف التي عاشتها البلاد جعلت الحاجة إلى الاستيراد ملحة إثر جفاف 1816 و1818[36].

وفي عهد السلطان المولى عبد الرحمان ظلت الرباط المدينة ذات الصلات الوطيدة مع أوربا وذلك بسبب الظروف الملائمة لميناء أبي رقراق الذي كان يمنح الملاحة البحرية الشروط التي لا يجدها في الموانئ الأخرى وذلك إلى حدود منتصف القرن التاسع عشر بالنسبة للسفن ذات الحمولة المعتدلة.

فإثر غزو الجزائر من طرف فرنسا ومحاولات أوربا فتح أبواب المغرب لتجارتها بعد فترة من انكماش العلاقات أصبحت مدينة الرباط نشيطة في تجارتها مع فرنسا

(35) نفسه، ص. 64.

(36) المرجع نفسه ص. 71.

حيث صدرت الأصواف لحساب دار لوس Luce سنة 1836 على يد ماريوس ري Marius Rey الذي حصل على رخصة إخراج 10000 قنطار من الصوف مقابل 40000 ريال Piastre[37] كما استقر ابن عمه في المدينة سنة 1838 للهدف نفسه ومُثّلت دار فاتطر Ventre بدورها بتجارها بالمدينة. وصدر ميناء الرباط إضافة إلى الجلود والصوف والأصماغ مواد الجنوب المغربي مثل التبر والتمور وغيرهما فكانت الرباط التي تصلها منتجات الشاوية وغيرها كأنها المركز التجاري للدار البيضاء[38].

وظل ميناء الرباط أكثر نشاطا من غيره من الموانئ إلى حدود 1850 بسبب امتيازاته المستمدة من التشريع الجمركي الملائم[39] ووجود فئة التجار الأغنياء وإقرار تنظيم قنصلي، واستفادة المدينة من حظوة المخزن وكان القناصلة المحترفون في الرباط يراقبون الوكلاء القنصليين والتجار.

وما أن حلت سنوات 1854–1857 حتى انقلبت الوضعية، فمعاهدة 1816 التجارية الغت الامتيازات الجمركية وقلب حلول النقل بالبخار امتيازات نهر أبي رقراق فأصبحت مدينة الرباط تابعة للدارالبيضاء بعدما كان العكس هو الصحيح، وانهارت تجارتها بالخمسين بين 1862 و1866[40]. فبينما كانت وارداتها تمثل 2.650.000 فرنك سنة 1861 لم تعد تقدر في سنة 1866 سوى بـ 1.201.611 ف في حين هبط قدر الصادرات من 1.615.000 في سنة 1861 إلى 1.329.753 سنة 1866[41].

عندما حلت السفينة التجارية بمياه الرباط والمسماة ستيمير B. Steamers، كان عليها أن تبقى في عرض البحر على بعد كيلومتر لاستحالة دخولها المرسى الذي لم يكن ولوجه ممكنا إلا للسفن ذات حمولة 100 طنة، لذلك تخلت الشركات

---

(37) J. L. Miège. Le Maroc et l'Europe, Volume II p. 177.

(38) المرجع نفسه. ص. 178.

(39) حيث نص ظهير 1852 على رفع حقوق خروج الأصواف من ميناءي الدارالبيضاء والجديدة دون الرباط.

(40) مييج، مرجع سابق، الجزء III، ص. 49.

(41) نفسه.

عن اعتبار الرباط محطة من محطات خطوطها المنتظمة فأصبحت الدار البيضاء منذئذ تستقبل جزءا كبيرا من كمية البضائع الموجهة إلى الرباط، وتنقل البضائع منها إلى الرباط بواسطة القوافل، وكانت قصبات الصخيرات وبوزنيقة المنشأتين بأمر من السلطان المولى عبد الرحمان تسهل الاتصال بين المدينتين، ومن بين البضائع الواصلة السكر والشاي والمواد القطنية، ولم يعد ميناء الرباط يتسقبل مباشرة من جبل طارق وانجلترا إلا المنتجات الثقيلة (حديد وصلب).

أما الصادرات فقد احتلت فيها الأصواف $\frac{5}{6}$ وتتم في فصل الصيف حيث تصدر مباشرة إذ يتضاءل الحاجز الرملي للسفن وتلجه الشراعيات الفرنسية وتقل على متنها تجار مارسيليا ولوديف، ففي سنة 1862 كان من بين البواخر الثلاثين التي غادرت الموانئ المغربية تسع شراعيات محملة بالصوف غادرت ميناء الرباط نحو مارسيليا وفي سنة 1863 غادرته 8 من بين 32 وفي سنة 1864 خرجت منه 10 من بين 28.

إن الرباط لم يتبع الدارالبيضاء تجاريا فقط بل تبعها أيضا في حركة الأموال فقد تخلى التجار عن حمل المجموعات الضرورية منها بواسطة الشراعيات وأخذوا يستقبلونها على يد مصالح النقل بالبخار وبواسطة ميناء الدارالبيضاء وإن طبيعة المدينة التقليدية للرباط نفسها كانت تعرقل تجارتها. فهناك تعدد السلطات المستقلة الواحدة منها عن الأخرى كان يعرقل سير القضايا. وكان مرور القوافل المخزنية والرسمية يرفع أثمان النقل بينما كانت الحقوق مرتفعة فهي مضاعفة في الأسواق وعند عبور السفن وكذلك عند سوري المدينة[42].

على كل حال أصبح قدر تجارة الرباط هو التبعية للدارالبيضاء. إذا تتبعْنا حركة ميناء الرباط طيلة الفترة الباقية من القرن 19 نجد اعتمادا على جاك كايي أن عدد السفن الأوربية الواصلة إلى الميناء انتقل من 31 سنة 1865 إلى 102 سنة 1891 وهي تنتمي إلى مختلف الدول منها الانجليزية ومنها الفرنسية والاسبانية والبرتغالية — أما الشركات الضامنة للنقل فمنها شركة باكي للملاحة المغربية Paquet — وابتداء من 1890 ربطت شركة أطلس الألمانية بين الرباط وهامبورغ — وحققت

(42) المرجع نسه ص. 51.

الحركة التجارية في الميناء بين مليونين وثلاثة ملايين فرنك مثلث الواردات الثلثين ولم تكن الجمارك تدخل إلا ما بين 400.000 و500.000 ف في السنة.

لم يكن المولى الحسن غافلا عن تدهور الميناء ولا عن احتجاجات القناصل المنادين بتحسين تجهيزاته وأحواله مثل إفراغ السفن التجارية فأمر بانشاء عابرات، وفي سنة 1892 حصل على مركب بخاري للبحر مع طاقم من ثمانية رجال لكنه لم يستعمل إلا لسنة واحدة فقط.

وقامت الأشغال بمساعدة البعثة الألمانية فتحسن الميناء وتغير مظهره وتحسن رسو السفن وأنشئ رصيف متعامد مع رصيف الديوانة القديمة[43].

2) خدمات الميناء :

أ ــ رئيس المرسى :

كان رئيس المرسى هو المتحكم في خدمات الميناء مثل توجيه المراكب لحمل المسافرين ونقل البضائع من السفن الراسية على بعد معين من الشاطئ بسبب الحاجز. وكان يسهل أو يعرقل خدمات السفن، فلا ترسل سفن الإغاثة إلا بإذنه ولذلك لعب دورا بارزا في العلاقات الملاحية والتجارية بين الرباط والخارج، وكان في الحقيقة مترجما لسياسة السلاطين المتعاقبين خلال القرن الماضي والساهر على مراقبة دخول الأجانب وتأثيراتهم عبر الثغور.

وقد أثار سلوك رئيس المرسى احتجاج الأوساط القنصلية، بالرباط في كثير من الأحيان ــ ففي شهر ربيع الأول 1851/1267 أثار سلوك رئيس المرسى عبد الرحمان بريطل احتجاج القنصل الانجليزي بسبب تأخير ترخيصه لخروج السفينة الانجليزية الراسية في الميناء فأرسل القنصل كتابا إلى عامل السلطان على العرائش بوسلهام بن علي وذلك في 29 يناير 1851 يحمّل فيه بريطل مسؤولية ما تعرض له المركب الذي تكسر وهو مُقِلٌّ لبعض الانجليز ومما قاله «إن رئيس المرسى أخره عن نوبته في الخروج وقدم مركبا لجنس الفرنصيص والتزم له بغرمه إن وقع فيه شئ بمحضر الأمناء»[44].

---

(43) Chastel. p. 224.

(44) عبد الإله الفاسي، ص. 92.

ولما علم السلطان بالخبر ابلغ بوسلهام بن علي بما يلي : «فاعلم أن الأمناء أخبروا نديك سابقا وذكروا أن رئيس المرسى فعل جهده ومقدوره فغلبه البحر من غير تقصير ولا تفريط(45).

ب ــ أمين المرسى :

وظيفته تحصيل حقوق الديوانة على السلع الصادرة والواردة، وعدم السماح بدخول أو خروج البضائع إلا إذا لم تكن محظورة. وكان عليه تقويم ثمن المستوردات ليفرض عليها 10 % منه كما نصت على ذلك معاهدة 1856 ويقبض عن كل سفينة تجارية واجب المخطاف سواء عند الشحن أو عند الإفراغ وكان يدفع أجور رئيس المرسى وخليفته وكاتبه والحراس والعساسين والمخازنية وموظفين آخرين.

وقد تعاقب على هذا المنصب من الرباطيين بين سنة 1842 و1906 اللآتية أسماؤهم(46).

الاســـــم	مدة أو سنة ممارسة أمانة المرسى
محمـــــد فـــرج	1842/12
الطيـــب مرسيـــل	1860
عبـد القـادر غنـام	من 1862 إلى 1864
عبـد الخالـق فـرج	1863
محمـــد الحسانـــي	1865
عبـد المجيـد بركـاش	من 1887 إلى 1890
عبـد الخالـق فـرج	1896
عبـد القـادر غنـام	1897
بوبكر بن قاسم حسوس	1905

(45) محفظة 7، رسالة 26 ربيع 1 عام 1267. الخزانة الملكية.

(46) وجد إلى جانب الأمناء الرباطيين أمناء ينتمون إلى غير الرباط لأن العادة كانت أن يعين في كل مرسى أمين منه، وآخر أجنبي عنه ــ انظر عبد الإله الفاسي ــ ص. 193.

جـ ـــ البحـــارة :

كان للبحارة لباس خاص وعرفوا بقوة أجسامهم وكانوا ملتحمين لا يترددون عن الاحتجاج والوقوف ضد رئيس المرسى إذا لم ينصفهم. وقد كونوا حنطة خاصة بهم كما هو الأمر لدى جميع الحرف الأخرى. كان لهم ولي يبجلونه ويعتقدون في قدرته وتأثيره وهو سيدي عبد الله اليابوري الذي يوجد ضريحه في الروضة المطلة على البحر في العلو.

كان ينقل المركب الواحد ستة عشر بحارا جدافا ويشترط أن يكونوا إما من الرباط وإما من سلا ـــ إضافة إلى مراكب خاصة بهؤلاء فقط أو بأولئك.

وكان رئيس الطاقم يسمى مولى الدمان وهو قائد المركب يأمر البحرية بالانطلاق وينظر في كمية البضائع التي يمكن حملها حسب حالة البحر. وأثناء الإبحار يكون دوره تشجيع البحرية وينادي أحد الأولياء مستغيثا به قبل أن يردد البحارة قوله أو يجيبونه بلازمة معينة ويفعلون ذلك كلما تلاطمت الأمواج وازداد خطر العواصف ومن بين الأولياء المستغاث بهم إضافة إلى سيدي عبد الله اليابوري، مولاي عبد القادر، وكذلك سيدي موسى الدكالي وسيدي هشام بن مولاي عبد الله ويختم ذلك بالحمد لله عند الوصول.

إضافة إلى البحارة كان الميناء يضم طائفة الحمالة وهم منضوون في حنطة كذلك يسيرهم نقيبهم المسمى كراكجي وهو المكلف بمساومة التجار لحمل بضائعهم إلى السفن أو منها إلى البر ـــ ويؤدى أجر الحمالة حسب ما توصل إليه من اتفاق معهم[47].

من خلال ما سبق يتبين أن الموقع البحري للعدوتين استقطب تاريخا حافلا وغنيا بالأحداث التي لا تفسر تاريخ هذين المدينتين فقط بل تاريخ البلاد ككل سواء تعلق الأمر بما وقع داخلها أو ما ترتب عن العلاقات الخارجية لهذا الموقع. وقد اقتسمت المدينتان الأدوار التاريخية فإذا كانت سلا إلى عهد المرينيين هي

(47) Brunot : La mer dans la tradition et les industries indigènes de Rabat et Salé. p. 384.

صاحبة الدور البحري الأول فإن جارتها الرباط اضطلعت بالدور الأهم ابتداء من أيام الموريسكيين، ورغم أن ميناء الدارالبيضاء انتزع منها ريادتها الملاحية والبحرية والتجارية فإن ميناء الرباط ظل يحظى ببعض الأهمية لدى بعض الشركات ذات الشراعيات التي تزودت منه بمادة الصوف على الخصوص، وقد ظل هدفا لعدة إصلاحات.

الملاحة في اتفاقيات المغرب الدولية
خلال النصف الثاني من القرن الثامن عشر

محمد جادة

كلية الآداب ــ الرباط

يشكل القرن الثامن الهجري = الثالث عشر الميلادي منطلقا لأولى اتفاقيات المغرب مع الدول الأوروبية، وهكذا عقد المرينيون معاهدة للسلم والتحالف مع الأراكون ببرشلونة في 17 جمادى الأولى 673 = 16 نونبر 1274، وأخرى في 22 ذي القعدة 708 = 3 ماي 1309، ومعاهدة للسلم مع قشتالة بفاس في جمادى الثانية 734 = فبراير 1334، ومعاهدة الصداقة والتجارة مع مايوركا في تلمسان، 5 شوال 739 = 16 أبريل 1339، ومعاهدة منع القرصنة مع جمهورية بيزا، 28 ربيع الثاني 759 = 9 أبريل 1358. ووقع الوطاسيون معاهدة للسلم مع البرتغال (أصيلا، 8 ذي الحجة 944 = 8 ماي 1538). وعقد السعديون معاهدة للسلم والصداقة مع مملكة نفار : 966 – 967 = 1559. كما تعاقدوا مع الولايات العامة للأراضي المنخفضة في لاهاي بتاريخ 8 شوال 1019 = 24 دجنبر 1610. إلا أن الاتفاقيات الثلاث التي عقدها السلطان السعدي الوليد، مع فرنسا، هي التي تضمنت أولى البنود المتعلقة بتبادل الأسرى وحرية الملاحة، ونظمت استقرار القناصل الفرنسيين بالمراسي المغربية، وهذه الاتفاقيات هي :

1 ــ اتفاقية الصداقة، مراكش، 18 صفر 1041 = 15 شتنبر 1631[1] ؛

---

(1) الترجمة الفرنسية في كتاب : Recueil des actes internationaux ou à incidence internationale concernant le Maroc/pub. par la Résidence Générale de France au Maroc. — Rabat : imprimerie officielle, 1941. — pp : 429-430.

ونشير هنا إلى أن التاريخين الهجري والميلادي الواردين في الاتفاقية لا يتوافقان : 18 صفر يقابله 15 شتنبر وليس 17 منه كما هو وارد.

2 ـــ اتفاقية آسفي، 27 صفر 1041 = 24 شتنبر 1631[2]؛

3 ـــ اتفاقية آسفي، 2 صفر 1045 = 18 يوليوز 1635[3]؛

كما أن معاهدة الصداقة، مع فرنسا، المعروفة باتفاقية سان جرمان أون لاي Saint Germain - en - Laye التي وقعت بتاريخ 20 محرم 1093 = 29 يناير 1682، على عهد حكم السلطان المولى إسماعيل[4]، وضعت حدا لحصار البحرية الفرنسية للموانئ المغربية، وتضمنت بنودها أولى الترتيبات المتعلقة برخص البحر، والجوازات، ولقاءات السفن في البحر، وإغاثتها وحمايتها على الشواطئ وفي المراسي.

إن جل الاتفاقيات المغربية مع الدول الأجنبية خلال النصف الثاني من القرن الثامن عشر أبرمها السلطان محمد بن عبد الله، باستثناء المعاهدة الأولى في هذه القائمة، وهي التي عقدها السلطان عبد الله بن إسماعيل مع الولايات العامة للأراضي المنخفضة بتطوان في 14 محرم 1166 = 21 نونبر 1752[5]، وكذا المعاهدة الأخيرة، وهي التي وقعت مع إسبانيا خلال فترة حكم السلطان سليمان سنة 1213هـ = 1799م.

عند وفاة السلطان عبد الله بن إسماعيل يوم 27 صفر 1171 = 10 نونبر 1757، تمت البيعة لابنه محمد[6] الذي كان قد علم، من خلال تجربته كخليفة للسلطان بمراكش، وكذا احتكاكه مع الأجانب بآسفي وتوقيعه اتفاقيات معهم، أن السلاح البحري ضعيف، لذلك جعل من أولى أهدافه، في البداية، تطوير البحرية وتجهيزها «ليكون الأسطول سندا للهجومات البحرية». لذلك أمر سنة

(2) Ibid. ; pp : 431-432.

(3) Ibid. ; pp : 432-433.

(4) Ibid. ; pp : 433-435.

(5) النص العربي لهذه الاتفاقية في كتاب عبد الرحمان بن زيدان ـــ إتحاف أعلام الناس بجمال حاضرة مكناس ـــ الطبعة الأولى. ـــ الرباط : المطبعة الوطنية. ـــ ج : 4ـ1932. ـــ ص ص : 484ـ492.

(6) أبو العباس أحمد بن خالد الناصري ـــ كتاب الاستقصا لأخبار دول المغرب الأقصى : الدولة العلوية : القسم الثاني. ـــ الدار البيضاء : دار الكتاب، 1956. ـــ ج : 8، ص : 3.

1173هـ = 1759م، ببناء بروج مرتيل، والرباط، وسلا[7]. كما عمل على شراء المراكب وتجهيزها وإصلاحها وتزويدها بالبارود والمدافع[8]. وكون المهرة من الملاحين واستقدم لذلك مختصين من خارج المغرب، من تركيا أساسا، وفكر في إحياء الصناعة البحرية بإحياء مصانع المراكب الجهادية بسلا التي كانت على عهد الموحدين والمرينيين، غير أنه عدل عن ذلك لكلفتها وللوقت الذي يتطلبه ذلك[9]. كما نظم مهنة الجهاد البحري ورتب البحارة تسعة أصناف في سجلات خاصة بهم[10]، وحتى يتمكن سكان المناطق الجنوبية من التدريب على البحر، فقد استقدم، في آخر حكمه، سنة 1202هـ = 1788م «من آيت عطا ستمائة رجل ومن عبيد تافيلالت أربعمائة فأرسلهم للتدريب على شؤون البحر بطنجة فأقاموا بها شهرين وبعد أن «زالت عنهم دهشة البحر» عادوا إلى بلادهم»[11].

ولأن الجهاد البحري يقف حجر عثرة أمام تطور العلاقات مع الدول الأوروبية، تلك العلاقات التي قد تعود بموارد مهمة وتسمح بتسويق المنتوجات المغربية في الخارج، وحيث إن السلطان جعل مسألة إطلاق سراح الأسرى المغاربة والمسلمين من قبضة الأوروبيين من أولوياته، فقد كانت المعاهدات المبرمة مع الدول الأجنبية تهم، بصفة عامة، المسائل التالية :

- الصلح والسلم بين الطرفين، ذلك ما يمنع وقوع أسرى بينهما في المستقبل ؛
- حماية الملاحة، وضبط العلاقات بين القراصنة والسفن التجارية، وذلك بطريقة واضحة ؛
- تنظيم تجارة الأجانب بالمغرب، مع ما يتبع ذلك من تقنين لاستقرار القناصل والوسطاء والتجار ؛

(7) المرجع السابق نفسه ؛ ص : 11-12.

(8) المرجع السابق نفسه ؛ ص : 19.

(9) المرجع السابق نفسه ؛ ص : 31-32.

(10) عبد الرحمن بن زيدان ـــ إتحاف أعلام الناس. ـــ ج : 3. ـــ 1931. ـــ ص ص : 260-261.

(11) أبو العباس أحمد بن خالد الناصري. ـــ الاستقصا. ـــ سبق ذكره ؛ ص ص : 62-63.

ــ الصيد في الشواطئ المغربية (ويتعلق الأمر، بالخصوص، بمعاهدات المغرب مع إسبانيا).

فيما يخص الملاحة، حددت الاتفاقيات الإطار العام للتجارة البحرية (واجبات الديوانة والصاكة، الظروف التي تتم فيها المساعدة للملاحين وإغاثتهم عند الغرق أو عند وقع الحوادث)، وقننت لقاءات السفن في البحر مع ما يتبع ذلك من حماية للمسافرين (فحص الجوازات، التثبت من الهوية : تسليم رسائل البحر، علامات التعارف، الإدلاء بالشواهد أو الجوازات وطريقة مراقبتها)، وكانت مقتضياتها في هذا الباب، تشبه، في الغالب، ما سبق أن تم الاتفاق عليه بين الدول المعنية والباب العالي.

I ــ اتفاقيات المغرب خلال النصف الثاني من القرن الثامن عشر :

وقع المغرب، خلال هذه الفترة، اتفاقيات مع مختلف الدول سنعرض مجملها في هذا الباب :

1 ــ الولايات العامة للأراضي المنخفضة : كما أشرنا سابقا فإن السلطان عبد الله بن إسماعيل وقع مع الولايات العامة للأراضي المنخفضة سنة 1752 اتفاقية بتطوان، وقد عمل خلفه على تجديد العمل بها بنفس الصيغة وبنفس الشروط، بسلا في 23 جمادى الأولى 1191 = 29 يونيو 1777، حيث وضع بذلك حدا للحرب التي كان قد أعلنها على الأراضي المنخفضة سنة 1187 ــ 1188هـ = 1774[12]، وأبرم البلدان، بعد ذلك، اتفاقية بمكناس في 7 شعبان 1091 = 10 شتنبر 1777 وهي تهم مسألة تبادل الأسرى والملاحة البحرية[13]. كما منح السلطان لهولندا، بموجب رسالتين : الأولى في 25 ربيع الثاني 1200 = 25 فبراير 1786، والثانية في 4 جمادى الأولى 1200 = 5 مارس 1786، حق احتكار التجارة بميناء العرائش[14]. وبرسالة خاصة، مؤرخة

(12) الترجمة الفرنسية لهذه الاتفاقية في كتاب : Jacques Caillé — Les Accords internationaux du sultan sidi Mohamed ben Abdellah : 1757-1790. — Rabat : Facuté de Droit, 1960. — (Collection d'études juridiques, politiques et écnomiques : Série de langue française ; 5). — pp : 207-215.

(13) Ibid. ; pp : 218-219.

(14) Ibid. ; pp : 256-258.

في 16 رجب 1200 = 15 ماي 1786، أخبر القنصل الهولندي بأنه في حالة عدم وصول أي سفينة هولندية إلى العرائش في حدود ثلاثة أشهر سيتم فتح هذا الميناء لدولة أخرى طلبته[15]، ويظهر من سياق الكلام أن الأمر يعني إسبانيا.

2 ــ **الدانمارك** : في أواخر عهد السلطان عبد الله بن إسماعيل تمكن الأوروبيون من إنشاء دور تجارية في كل من آسفي والرباط وأكادير، أهمها دار دانماركية أحدثت سنة 1164 ــ 1165هـ = 1751م ؛ كما أن محمد بن عبد الله عقد، وهو لا يزال خليفة لأبيه بمراكش، ثلاث اتفاقيات مع الدانمارك، وهي :

ــ اتفاقية 16 شعبان 1166 = 18 يونيو 1753، التي تؤمن استقرار تجار الدانمارك بالمغرب، وتسمح لسفنهم بالإبحار عبر الشواطئ المغربية بكامل الحرية والأمن والأمان، كما تعطيهم امتيازات تجارية خصوصا في ميناءي آسفي وأكادير[16] ؛

ــ اتفاقية مراكش، 27 ربيع الثاني 1167 = 21 فبراير 1754، التي أكدت مسألة ضمان الأمن والأمان للسفن الدانماركية، والتزام خليفة السلطان بتعويضها، إن هي تعرضت للقرصنة من طرف المراكب الجهادية المغربية، كما منحت تجار الدانمارك امتياز التجارة في موانئ آسفي، وأكادير، والرباط، وسلا[17] ؛

ــ اتفاقية مراكش، 24 شعبان 1169 = 24 ماي 1756[18]، التي رخصت بإنشاء الشركة التجارية الدانماركية «Campagnie Royale d'Afrique»، والسماح لها بتعيين ممثليها في جميع الموانئ المغربية، كما أنها اكترت ديوانتي آسفي وأكادير، وتمكنت من احتكار التجارة في هذين الميناءين مقابل أتاوة سنوية مقدارها خمسون ألف دوكات (Ducats)[19].

بعد حل «الشركة الملكية لإفريقيا» سنة 1179هـ = 1766م، عقد السلطان

(15) Ibid. ; p. 258.

(16) Ibid. ; pp : 149-152.

(17) Ibid. ; pp : 153-154.

(18) Ibid. ; pp : 155-157.

(19) Abdelkader Timoule. — le Maroc à travers les chroniques maritines. I : De la Préhistoire à 1873 — 2 – éd. Casablanca, SONIR, 1989. — p.295.

محمد بن عبد الله مع الدانمارك، بمراكش في 28 صفر 1181 = 26 يوليوز 1767، اتفاقية للصداقة والتجارة[20]، أخرج الشرط الأول منها مراسي المغرب من يد الدانمارك «لا يتصرفون فيها بشيء من أنواع التصرفات لأن الكمبانية التي كانت تدفع حق المراسي المذكورة قد تفرقت». كما حدد الشرطان التاسع عشر والعشرون، من الاتفاقية، الواجبات التي تؤديها الدانمارك سنويا، مواد كانت أو عتادا، إضافة إلى 6500 ريال (الشرط التاسع عشر)، وإلا فنقدا : 25000 ريال (الشرط العشرون)[21]. وفي اعتبار عبد الوهاب بن منصور فإن هذه الاتفاقية «فتحت أبواب المغرب على مصراعيها أمام التجار الدانماركيين» وذلك لما تضمنته الشروط : 5 و14 و15[22].

3 ــ **ابريطانيا** : بعد أن احتلت ابريطانيا جبل طارق في 2 ربيع الثاني 1116هـ = 4 غشت 1704م، أصبحت العلاقات بين الدولتين متواصلة، وتوجت باتفاقية فاس في 14 ذي الحجة 1173 = 28 يوليوز 1760[23]؛ حيث جاءت شروطها جامعة لمواد مختلفة يمكن إجمالها في الآتي :

ــ نهاية احتجاز الأسرى بين البلدين، وضمان الأمن والأمان لسفن البلدين (الشرطان الثاني والسادس)؛

ــ فتح باب التجارة بين البلدين (الشرط الثاني) وبين المغرب وجبل طارق والسماح بتموين هذا الأخير من الموانئ المغربية (الشرطان الرابع عشر والسادس عشر).

---

(20) النص العربي للاتفاقية في كتاب عبد الرحمان بن زيدان. ــ إتحاف أعلام الناس... ج : 3. ــ ص ص : 283-290، والترجمة الفرنسية في كتاب :

Jacques Caillé. — Les Accords internationaux... ; opt. cit. ; pp : 195-200.

(21) حول علاقات المغرب والدانمارك في هذه الفترة يمكن الرجوع إلى :

Henry de Castries. — Le Maroc et le Danemark : 1750-1767, **Hesperis**, T. VI, 1926, 4e Trim. ; pp : 327-349.

Jacques Caillé. — L'Abolition des tributs versés au Maroc par la Suède et le Danemark, **Hesperis**, T. XLI, 3e-4e trim., 1958 ; pp : 203-238.

(22) عبد الوهاب بن منصور. ــ مشكلة الحماية القنصلية بالمغرب من نشأتها إلى مؤتمر مدريد سنة 1880. ــ ط. 2. ــ الرباط : المطبعة الملكية، 1955. ــ ص : 12.

(23) الترجمة الفرنسية لهذه الاتفاقية في كتاب :

Jacques Caillé. — Les Accords internationaux... ; opt. cit. ; pp : 158-167.

وقد بقيت مقتضيات هذه الاتفاقية سارية المفعول حتى عندما حاصرت إسبانيا جبل طارق ما بين 1193 ــ 1197هـ = 1779 ــ 1783م، حيث بقي المغرب محايدا وتموين المستعمرة البريطانية مستمرا، وذلك بالرغم من استعمال إسبانيا لقاعدتها العسكرية بطنجة(24). غير أن هذه العلاقات ستعرف فتورا، إثر رفض ابريطانيا إصلاح مراكب من الأسطول المغربي، مدعية أن جبل طارق بإمكانه إصلاح سفن إبريطانيا وحدها(25). وتم بعد ذلك تطبيع العلاقات، فوقع البلدان على شروط إضافية في 23 جمادى الثانية 1197 = 26 ماي 1783(26). وشكلت هذه الاتفاقية نجاحا بالنسبة للديبلوماسية البريطانية في صراعها مع مثيلتها الإسبانية. وتهم هذه الشروط، أساسا، استقرار الرعايا البريطانيين بالمغرب وسكناهم به، وكذا ظروف وشروط تموين جبل طارق.

وإذا كانت علاقات المغرب مع ابريطانيا لم ترق إلى مستوى علاقاته مع دول أوروبية أخرى كإسبانيا، خلال فترة حكم السلطان محمد بن عبد الله، فإن خلفه اليزيد سيحاول خلال فترة حكمه القصيرة : 1204 ــ 1207هـ = 1790 ــ 1792م تغيير الكفة بفتح عهد جديد مع ابريطانيا، مقابل الابتعاد عن إسبانيا، بل الدخول في استعدادات لحربها(27).

4 ــ **السويد** : وقع السلطان محمد بن عبد الله مع السويد اتفاقية 3 ذي القعدة 1176 = 16 ماي 1763(28) التي ضمنت للبلدان حرية التجارة والأمن والأمان في البحر للسفن والمسافرين. كما تضمنت بندا سريا لم يتم إدراجه في النص الرسمي، ويقضي بالتزام السويد بتزويد المغرب، سنويا ومجانا، بكمية من المعدات

(24) Ramon Lourido Diaz. — Marruecos y el mundo exterior en la segunda mitad del siglo XVIII : Relaciones politico-comerciales del sultan sidi Muhammad B. Abd Allah con el exterior. — Madrid : Agencia Espanola de Coperacion Internacional, 1989. — p : 554.

(25) Ibid. ; p : 555.

(26) الترجمة الفرنسية لهذه الشروط في كتاب :

Jacques Caillé. — Les Accords internationaux... ; opt. cit., pp : 250-254.

(27) Ramon lourido Diaz ; Opt. cit. ; p : 546.

(28) النص العربي لهذه الاتفاقية في كتاب عبد الرحمان بن زيدان. ــ إتحاف... ــ ج : 3 ــ سبق ذكره. ــ ص ص : 227 ــ 283، والترجمة الفرنسية في كتاب :

Jacques Caillé. — Les accords internationaux... — opt. cit ; pp : 168-175.

لصناعة السفن وبقطع غيارها[29]. ويعتبر رامون لوريدو دياث أنه إلى حدود هذا التاريخ، كانت السويد البلد الوحيد الذي يضمن، بالنسبة للمغرب، حرية الملاحة لسفنه التجارية[30].

وحسب ما كانت تتداوله الأوساط الأجنبية بالمغرب، سنة 1768، فإن كلا من السويد، والدانمارك، والبندقية كانت تؤدي، سنويا، ما يعادل قدره 25000 ليرة[31]. ولأن المغرب كان يشتكي من عدم جودة هذه المعدات، فقد جرى الاتفاق بعد ذلك أن تؤدى الأتاوة نقدا.

وقد عرفت التجارة بين المغرب والسويد، خلال فترة 1763 ـــ 1770، تطورا هاما ؛ كما أن السلطان استطاع، بفضل المعدات الحربية التي توصل بها، سواء من السويد أو من مختلف الدول الأوروبية الأخرى، أن يتهيأ لمحاصرة مليلية[32].

منحت هذه الاتفاقية السويد حق الامتياز، حيث جاء في شرطها العشرين : «إن وجد عند أحد من أجناس النصارى الذين نالهم عهد سيدنا نصره الله شرطا أو شروطا زيادة على الشروط المذكورة في هذا الزمام فلهم مثله سواء كان في الماضي أو المستقبل ويكون الشرط الزائد كأنه مذكور في هذا الزمام وإن كان لقيهم ممن انعقد بينهم وبين سيدنا نصره الله الصلح إذن في مسألة غير مذكورة في الشروط فقد أذن فيها سيدنا نصره الله».

وفي 7 شعبان 1191 = 10 شتنبر 1777 عقد السلطان اتفاقية أخرى مع السويد تهم تبادل الأسرى بين البلدين، وتقضي بعدم التعرض للسفن التي تحمل المواد الغذائية والحبوب[33].

---

(29) وردت قائمة هذه المواد الملحقة بالاتفاقية في كتاب :

Jacques Caillé. — Les accords internationaux... ; Opt., cit : pp : 173-175.

(30) Ramon Lourido Diaz ; Opt. cit. ; p : 315.

(31) Ibid, ; p : 272.

(32) Ibid. ; pp : 317-318.

(33) الترجمة الفرنسية لهذه الاتفاقية في كتاب :

Jacques Caillé. — Les Accords internationaux... ; Opt. cit. ; p :220.

5 ـــ **البندقية** : لا تختلف معاهدة مراكش، 25 ذي الحجة 1178 = 15 يونيو 1765 مع البندقية Venise عن غيرها من المعاهدات التي أبرمها السلطان محمد بن عبد الله مع دول أوروبا خلال هذه الفترة، فهي أيضا، تعالج قضايا الملاحة والأسرى والتجارة(34). كما قبلت البندقية، بموجب اتفاقيتين سريتين، تأدية أتاوة للسلطان قدرها 68571 ريال إسباني Pesos fuertes، مرة واحدة، وأن تؤدي سنويا ما مقداره 17142 ريالا إسبانيا(35).

6 ـــ **فرنسا** : سبقت الإشارة إلى أن المغرب كانت تربطه بفرنسا اتفاقيات 1631 و1635 و1682، غير أن العلاقات بين البلدين توترت إثر قصف الأسطول الفرنسي لمدينة سلا وضربه ميناء العرائش ؛ «وكان ذلك [يقول الناصري] بسبب الفرنسيين الذين أسرهم القراصنة المغاربة والمراكب التي اغتنموها. وكان هجومهم على سلا يوم الجمعة 11 من ذي الحجة متم سنة 1178 [31 ماي 1765]... وفي مفتتح 1179... وفي يوم الخميس الثاني من المحرم وقبل التاسع منه ليلة عاشوراء [20 ـــ 28 يونيو 1765] اقتحموا المرسى [العرائش] في خمسة عشر قارب»(36). وبعد هذا التوتر وقع البلدان هدنة بالصويرة في 24 ربيع الثاني 1179 = 10 أكتوبر 1765(37)، ثم في 29 ذي الحجة 1180 = 28 ماي 1767 عقدا اتفاقية بمراكش(38)، عين بعدها لويس

(34) الترجمة الفرنسية في المرجع السابق ؛ ص ص : 176-181.

(35) Ramon Lourido Diaz ; Opt. cit. ; p : 276.

(36) أبو العباس أحمد بن خالد الناصري. ـــ الاستقصا... ـــ ج : 8 ؛ ص ص : 21-22.

(37) النص الفرنسي لهذه «الهدنة» في كتاب :

Jacques Caillé. — Les Accords internationaux... ; Opt. cit. ; pp : 182-183.

(38) النص العربي للاتفاقية في كتاب : عبد الرحمان بن زيدان. ـــ إتحاف أعلام الناس... ـــ ج : 3، سبق ذكره، ص ص : 265-273 ؛ والترجمة الفرنسية في كتاب :

Jacques Caillé. — Les Accords internationaux... ; Opt. cit. ; pp : 188-194.

وفي كتاب : Journal du consultat général de France au Maroc : 1767-1785 / paraphé par Louis Chénier ; pub. par Charles Penz. — Casablanca : Imprimeries Réunies, 1943. — (IHEM ; 42). — pp : 194-188.

وفي كتاب : Recueil des actes internationaux... : pp : 436-439.

والترجمة الإسبانية في كتاب : Mohammad Ibn Azzuz Haquim.

— Pactos internacionales de Marruecos. — Madrid : Consejo Superior de Investigaciones Cientificas, 1956. — (Instituto de Estudios Africanos). — pp : 13-17.

شينيه قنصلا لفرنسا بالمغرب، بعد أن قام «بدور نشيط في المباحثات ووكل به أمر إرساء الصلات القنصلية بين الدولتين بعد طول القطيعة»[39]. كما أنه اعتبر، بعد ذلك، أن هذه المعاهدة تسمح لفرنسا بجلب «منتوجات الأرض بكميات كبيرة» من المغرب، مما سيزيد من أهمية مواردها ومصانعها وبحريتها[40]. وسجل أولى انطباعاته حول هذا الوفاق في مراسلة بعث بها للغرفة التجارية لمرسيليا يقول فيها أنه لا يرى هذه المعاهدة كنذير لتجارة موسعة على الشاطىء، بل كسبب لأمن البحرية الفرنسية، ووسيلة إضافية لتنمية تجارتها الخارجية، وأن هذه الأمبراطورية [يعني المغرب] لن تسهم أبدا في تجارة واسعة[41].

وإذ يعتبر بعض المؤرخين أن فرنسا كانت محظوظة بهذا الاتفاق، مقارنة مع الدول الأوروبية الأخرى، فإن رامون لوريدو دياث يرى أنه لا يختلف، من الناحية الشرعية، مع العقود التي أبرمها المغرب مع الدول الأخرى، لكن التطبيق جعل التجارة الفرنسية بالمغرب تعرف دفعا وتحريكا، سنة بعد سنة[42].

وحسب عبد الوهاب بن منصور، فإن الشرط الحادي عشر من هذه المعاهدة به ما يفيد منح الحماية للسماسرة والمستخدمين وعدم خضوعهم لقوانين البلاد وسلطة الولاة[43]. وقد نص هذا الشرط على أن «لسطان الفرنصيص أن يجعل بإيالة سيدنا نصره الله من القنصوات ما أراد وفي أي بلد شاء ليكونوا وكلاء له... ليعينوا التجار ورؤساء البحر والبحرية في جميع ما احتاجوا إليه... ومن استخدمه القنصوات المذكورين من كتاب وترجمات وسماسير وغيرهم فإنه لا يتعرض لمن استخدموه بوجه ولا يكلفون بشيء من التكاليف أيا كانت في نفوسهم وبيوتهم...».

ولتسوية مشكل الأسرى بين البلدين، بعث السلطان محمد بن عبد الله القائد

---

(39) إبراهيم بوطالب. — لويس شينيه ممثل فرنسا بالمغرب فيما بين سنة 1767 وسنة 1782 : قنصلا ومؤرخا، **المناهل**، العدد 36، يوليوز 1987 ص : 159.

(40) Ramon Lourido Diaz ; Opt. cit. ; p : 294.

(41) Pierre Grillon. — Un chargé d'affaires au Maroc : La correspondance du consul Louis Chénier 1767-1782. — Paris : S.E.V.P.E.N., 1970. — Vol I, p : 29.

(42) Ramon Lourido Diaz ; Opt. cit. ; p : 282.

(43) عبد الوهاب بن منصور، سبق ذكره ؛ ص. 11.

الطاهر فنيش إلى باريز حمله اقتراح معاهدة مع الملك الفرنسي لويس السادس عشر في فاتح شعبان 1191 = 4 شتنبر 1777، تقضي بالتعاقد على أن يتم استبدال الأسرى : نصراني مقابل مسلم وشراؤهم عند الحاجة(44).

7 ـــ **إسبانيا** : على إثر سفارة خرخي خوان JORGE JUAN تم التوقيع بمراكش على معاهدة السلم والتجارة في 29 ذي الحجة 1180 = 28 ماي 1767(45). ومن المبادئ التي حكمت هذا الاتفاق نذكر : تحرير الأسرى، ضمان حرية الملاحة، وبداية التبادل التجاري. كما أن إسبانيا عينت بالمغرب، بعد ذلك، قنصلا عاما لها بالعرائش مع ثلاثة نواب له : الأول بتطوان، والثاني بطنجة، والثالث بالصويرة(46).

تجدر الإشارة إلى أن هذه الاتفاقية تشبه، إلى حد ما، تلك التي وقعها المغرب في نفس اليوم مع فرنسا، خصوصا ما يتعلق منها بالملاحة ؛ غير أنها أقل تفصيلا فيما يتعلق باختصاصات القناصل (الشرط الحادي عشر وما يليه في حالة فرنسا) ؛ كما أنها لم تتعرض للحماية القنصلية ولم تستثن المغاربة الذين يوظفهم القناصل أو التجار الإسبان من قانون البلاد ولا من الضرائب المحلية.

عرفت العلاقات المغربية الإسبانية تدهورا، بعد الحصار الذي أقامه السلطان محمد بن عبد الله لمليلية في رجب 1188 = شتنبر 1174، وبعد أن أخبر الإسبان والأجناس بأن الحرب تهم البرَّ لا البحر، أجابه الإسبان بأنهم سيشعلونها حربا

---

(44) نص الاقتراح في كتاب : Jacques Caillé. — Les Accords... ; Opt. cit. ; pp : 216-217

(45) النص العربي لهذه الاتفاقية نشره محمد عزيمان تحت عنوان : النص العربي الأصلي لمعاهدة الصلح والتجارة بين المغرب وإسبانيا المعروفة بمعاهدة سنة 1767، **تمودة**، السنة الرابعة، 1956، الفصل 1 ؛ ص ص : 87–92، والترجمة الإسبانية في كتاب :

Isidro de Las Cagigas Tratados y convenios referentes a Marruecos. — Madrid : Instituto de Estudios Africanos, 1952. — (Consejo Superior de Investigaciones Cientificas). — pp : 9-11.

والترجمة الفرنسية في كتاب: Jacques Caillé. — Les Accords... ; Opt. cit. ; pp : 184-187.

وفي كتاب : Recueil des actes internationaux ; Opt. cit ; pp : 440-442.

وفي كتاب : E. Rouard de Card. — Les Relations de l'Espagne et du Maroc pendant le XVIIIe et le XIXe siècle. — Paris ; Pedone, 1905. — 'Bibliothèque internationale et diplomatique ; 40). — pp : 171-174 .

(46) Ramon Lourido Diaz. ; Opt. cit. ; p : 291.

برية وبحرية[47] ؛ كما أثاروا انتباه السلطان إلى أن الشرط الأول من معاهدة 1767 ينص على أن «المهادنة والأمان يكونان برا وبحرا» وكانت هذه المقتضيات، يقول إبراهيم بوطالب، «في اعتبار السلطان موقوفة على شؤون البحر تلزم الأساطيل المغربية بعدم التعرض لمراكب إسبانيا ولا تلزم الدولة المخزنية بأي التزام من جهة البر»[48]. كما أن السفير الإسباني خورخي خوان كان قد تأكد له خلال استقباله بمراكش من طرف السلطان، في 17 ذي الحجة 1180 = 16 ماي 1767، وقبل التوقيع على المعاهدة، أن هذا الأخير يعتبر أن استرجاع الحصون الأساسية التي في بلاده لا يتناقض مع انعقاد الصلح بين الجانبين[49]. وقد شرعت القوات المغربية في رمي مليلية بالمدافع في 5 شوال 1188 = 9 دجنبر 1774، إلا أن هذا الحصار باء بالفشل وذلك لأسباب، منها :

— عدم وفاء داي الجزائر محمد بن عثمان بما تم الاتفاق عليه من قيام المغرب والجزائر بمحاصرة مليلية ووهران في وقت واحد، وتوحيد الجهود لتحريرهما[50] ؛

— تجاوز الحرب للإطار والترتيبات التي وضعها لها السلطان، حيث أصبحت برية وبحرية، كما أن الإسبان أبانوا عن إمكانيتهم ومقدرتهم في الدفاع عن الحصن، مما اضطر معه السلطان محمد بن عبد الله إلى رفع الحصار يوم 16 محرم 1189 = 19 مارس 1775[51].

ولأن المعاهدات التي عقدها السلطان محمد بن عبد الله، حتى حدود سنة 1775، كان يهدف منها توفير الموارد المالية لتحديث البحرية، والحصول على العتاد

---

(47) Ibid. ; pp : 228-232.

(48) إبراهيم بوطالب، — سيدي محمد بن عبد الله، **مذكرات من التراث المغربي**. — الرباط : Nord Organisation، 1985. — ج. : 4، ص : 128.

(49) حسن الفكيكي. — قلعية ومشكل الوجود الإسباني بمليلية 1497 — 1859. — الرباط : كلية الآداب، 1984. — (دبلوم الدراسات العليا في التاريخ). — مرقونة. — ص : 281—282.

(50) المرجع السابق نفسه ، ص : 190؛ إبراهيم بوطالب — لويس شنينه... ؛ سبق ذكره ؛ ص ص : 186—187.

(51) Ramon Lourido Diaz ; Opt, cit. ; pp : 235-236.

الحربي ليتمكن من إرغام الإسبان والبرتغال على الخروج من الثغور التي يحتلونها، فإن فشل حصار مليلية اضطره إلى تغيير سياسته الخارجية، فأصبح يركز على إطلاق سراح الأسرى المغاربة والمسلمين بأوروبا والسلم وتطوير التجارة الخارجية[52].

وهكذا، فعلى إثر سفارة محمد بن عثمان المكناسي تم توقيع اتفاقية الصداقة والتجارة بأرانخوويث Aranjuez مع إسبانيا، في 26 جمادى الأولى 1194 = 30 ماي 1780[53]. وقد تضمن الجزء الثاني من هذه المعاهدة شروطا إضافية لمعاهدة 28 ماي 1967 تهم التجارة والملاحة واستقرار التجارالإسبان في موانئ المغرب : تطوان وطنجة، والعرائش، وسلا، والصويرة، إلخ. كما قبلت إسبانيا أن يكتري السلطان السفن الإسبانية لاستعمالها لنقل البضائع، وقبل المغرب تموين جبل طارق في حال عودته إلى السيادة الإسبانية.

ونص هذا الاتفاق، في شرطه العاشر، على إمكانية انضمام ملك الصقليتين إليه حتى يستفيد من الامتيازات التي يوفرها، وتتوقف الحرب بين النابوليتانيين والمغاربة. وقبل ذلك، كان ملك إسبانيا كارلوس الثالث قد اهتم بأن ينضم ابنه فرناندو الرابع، ملك الصقليتين، إلى معاهدة 1767[54].

انضمت مملكة الصقليتين إلى معاهدة 1780 في 29 جمادى الأولى 1195 = 23 ماي 1781[55]. وقد شكل هذا الانضمام في الواقع مسودة[56] لاتفاقية

---

(52) Ibid. ; pp : 427-428.

(53) النص العربي لهذه الاتفاقية في :

Marino Arriba Palau. — Texto arabe del convenio de Aranjuez de 1780, **Tamuda**, Ano VI, Tetuan 1958, Semestre 2 ; pp : 327-335.

الترجمة الإسبانية في كتاب : Isidro del Las Cagigas ; Opt. cit. ; pp : 13-15.

الترجمة الفرنسية في كتاب : Jacques Caillé. — Les Accords... ; Opt. cit. ; pp : 233-237.

وفي : Recueil des actes internationaux... ; Opt. cit. ; pp : 175-179.

وفي : E. Rouard de Card ; Opt. cit. ; pp : 175-179.

(54) Ramon Lourido Diaz ; Opt. cit. ; pp : 345-346.

(55) النص الإسباني لوثيقة الانضمام في كتاب :

= Mohamed Ibn Azzuz Haquim ; Opt. cit. ; pp : 17-18

نابولي الثنائية، التي وقعها، عن الجانب المغربي، محمد بن عثمان في 11 ذي القعدة 1196 = 18 أكتوبر 1782[57].

كانت علاقات المغرب مع إسبانيا، في نهاية عهد السلطان محمد بن عبد الله متميزة فقد منح الإسبان امتيازات تتعلق بواجبات الديوانة، وأذن لهم برسم خريطة للسواحل المغربية[58]، وسمح لهم بعد ذلك باحتكار التجارة بالدارالبيضاء، وتصدير جميع أنواع الماشية والملح، دون أداء أي واجبات، ورخص لهم تصدير الطعام الذي تحتاجه السفن الكنارية من الدارالبيضاء والصويرة، واستيراد الأجهزة والمواد الضرورية لصنع السفن ولإصلاحها[59]. وكان هذا الترخيص، حسب ما هو معروف، هو آخر عقد دولي للسلطان محمد بن عبد الله الذي توفي في 26 رجب 1204 = 11 أبريل 1790[60].

مباشرة بعد توليه مقاليد السلطة، أعلن السلطان اليزيد الحرب على إسبانيا، بل على جميع الدول سوى ابريطانيا وراكوزيا[61]، وقام بحصار سبتة مطالبا إسبانيا بالتخلي عنها ؛ لكن الصراعات الداخلية أرغمته على رفع الحصار والانشغال

= والترجمة الفرنسية في كتاب :

Jacques Caillé. — Les Accords internationaux... ; Opt. cit. ; pp : 239-241.

(56) Ramon Lourido Diaz ; Opt. cit. ; p : 505.

(57) الترجمة الفرنسية للاتفاقية في كتاب :

Jacques Caillé. — Les Accords... ; Opt. cit. ; pp : 242-243.

(58) مرسوم فاتح شعبان 1199 = 9 يونيو 1785، الترجمة الإسبانية في كتاب :

Isidro de Las Cagigas ; Opt. cit. ; p : 17

والترجمة الفرنسية في كتاب : Jacques Caillé. — Les Accords... ; Opt. cit. ; pp : 254-255.

(59) تصريح 30 محرم 1204 = 20 أكتوبر 1789 : Ibid. ; p : 260

(60) وذلك كما جاء عند : ماريانو أريباس بالو. ـــ رسائل عربية حول المغرب في عهد مولاي اليزيد 1204-1206هـ = 1790-1792م، **تطوان**، عدد 3-4، 1958. ـــ 111 ؛ وعند Jacques Caillé. — Les Accords... ; Opt. cit. ; p. 42.

أما الناصري فقد كتب في «الاستقصا» ج : 8، أن وفاة السلطان محمد بن عبد الله كانت يوم الأحد 24 رجب 1204 ؛ ص : 65 ؛ بينما جاء في تاريخ الضعيف / تحقيق محمد العماري ؛ ص : 200 : «توفي يوم الأحد الخامس والعشرين... ودفن عشية الإثنين السادس والعشرين من رجب عام 1204».

(61) ماريانو ارياس بالو ـــ رسائل عربية... ؛ سبق ذكره ؛ ص : 111.

بإخماد الثورات التي قامت عليه، فكان حتفه بعد يومين من إصابته في معركة واجه فيها أخاه المولى هشام بالقرب من مراكش. وكان ذلك يوم الإثنين 18 جمادى الثانية 1206 = 12 فبراير 1792[62].

على إثر وفاة السلطان اليزيد، تمت البيعة، بضريح المولى إدريس بفاس، للمولى سليمان يوم الإثنين 18 رجب 1206 = 12 مارس 1792[63]. فعمل على إعادة العلاقات مع إسبانيا إلى حالتها الطبيعية، بل تقرب منها ليتغلب على التمردات الداخلية التي شغلته، فجدد لها حق احتكار ميناء الدارالبيضاء، في رمضان ــ شوال 1207 = ماي 1793، كما خصها بامتياز احتكار ميناء العرائش سنة 1209 ــ 1210 = 1795[64]. وفي 24 رمضان 1213 = فاتح مارس 1799 وقع البلدان بمكناس اتفاقية للسلم والصداقة والملاحة، والتجارة والصيد[65] تتضمن ثمانية وثلاثين شرطا، جاءت بنودها أكثر وضوحا وتفصيلا، مرتبة مع تنسيق أحسن، مقارنة مع بنود الاتفاقيات السابقة لهذا التاريخ[66]. وأكد الشرط الأول أن يعمل البلدان باتفاقياتهما السابقة، وذلك حين نص على

---

(62) المرجع السابق نفسه ؛ ص : 121 ؛ وجاء في كتاب أبي العباس أحمد بن خالد الناصري. ــ الاستقصا : ج : 8، سبق ذكره ؛ ص : 83 : «أصيب بجروح في فخذه كانت سبب حتفه وذلك في أواخر جمادى الثانية سنة ست ومائتين وألف» وفي كتاب : تاريخ الضعيف السالف الذكر ؛ ص : 237 : «توفي السلطان اليزيد بمراكش ليلة الخميس الثالث والعشرين من جمادى الثانية 1206» ؛ ونشير هنا إلى أننا لم ندرج في هذا العمل اتفاقية للمولى اليزيد مع ابريطانيا سنة 1791 نشرها خالد بن الصغير بمجلة هسبريس ــ تمودا، ج : 29، 1991، عدد 1 ؛ ص ص : 129–149، وذلك نظرا للظروف التي تم فيها توقيع هذه المعاهدة.

(63) الناصري ؛ المرجع السابق ؛ ص : 87.

(64) Mohamed el Mansour. — Political and social developments in Morocco during the reign of Moulay Sulayman 1792-1822. Thèse : Univ. de Londres, Ecole des Etudes Orientales et Africaines, 1981. — p : 188.

(65) النصان العربي والإسباني نشرهما وعلق عليهما :

Mariano Arribas Palau. — El texto arabe del tratado de 1799 entre Espana y Marruecos, **Tamuda,** Ano VII, 1959, Semestre 1 ; pp : 9-51.

والنص الإسباني كذلك في كتاب : Isidro de las Cagigas. — Opt. cit. ; pp : 19-27.

والترجمة الفرنسية في كتاب : E. — Rouard de Card ; Opt. cit. ; 179-190.

وفي كتاب : Recueil des actes internationaux... ; Opt. cit. ; pp : 5-12.

(66) E. Rouard de Card ; Opt. cit. ; p : 36.

«إقرار الصلح المتقدم على ما هو عليه وإثباته واعتباره وأن يعمل به». وتتجلى أهم مستجدات هذه المعاهدة في الآتي :

ــ إعطاء قونصو إسبانيا حق النظر في أمور جنسه بالمغرب (الشرط الرابع)، وهو الذي «يؤدب أو يعاقب الإسبانيين الذين يردون على مراسي المغرب إن قاموا بأمور تتطلب ذلك» (الشرط السادس) ؛

ــ إعطاء المواطنين الإسبانيين حق امتلاك الدور والأراضي بالمغرب، بعد الحصول على رخصة المخزن، وحق التصرف فيها (الشرط التاسع) ؛

ــ تحديد واجبات الديوانة، حيث نص الشرط السابع والعشرون، بالنسبة للواردات : «إذا أتى أحد من رعية الإسبنيول بسلع تجارة الغير الممنوعة فلا يعطون عن صاكتها إلا عشرة في الماية سواء دفع الواجب سلعة أو دراهم»، أما الصادرات فبقيت واجباتها على ما كانت عليه قبل، إذ نص الشرط الثامن والعشرون على أن «... يعطي رعية الإسبنيول في صاكة ما يحملون على حسب ما كانوا عليه قبل...».

وتجدر الإشارة إلى أن هذه الاتفاقية، هي وحدها، من بين كل الاتفاقيات التي أبرمها المغرب مع الدول الأجنبية قبل سنة 1800م، التي بقيت سارية المفعول بعد مؤتمر الخزيرات : 12 صفر 1324 = 7 أبريل 1906. وقد اعتبرت أقدم معاهدة ربطت علاقات المغرب بدول أجنبية حتى سنة 1956[67].

8 ــ البرتغال : لم تكن البرتغال تهتم بتجارتها في البحر الأبيض المتوسط، إذ كانت توجهها، أساسا، نحو البرازيل وإفريقيا والهند عبر المحيط الهندي[68]. وبعد أن استرد السلطان محمد بن عبد الله مدينة الجديدة Mazagan في 3 ذي القعدة 1182 = 11 مارس 1769[69]، بعد أن حاصرها ابتداء من فاتح

---

(67) Recueil des actes internationaux... ; Opt. cit. ; p. 5.

(68) Ramon Lourido Diaz ; Opt. cit. ; p : 568.

(69) Ibid ; p : 202.

وعند الناصري فإن فتح الجديدة، حسب ما نقله عن العلامة أبي العباس أحمد السدراتي : «كان صبيحة يوم السبت الثاني من ذي القعدة سنة 1182 ووافق ذلك اليوم الثاني والعشرون من فبراير العجمي» (الاستقصا، VIII ؛ ص : 37). وتجدر الإشارة هنا إلى أن يوم 2 ذي القعدة هو يوم الجمعة ويقابله 10 مارس 1769، بينما 28 فبراير يقابله الثلاثاء 21 شوال.

رمضان 1182 = 9 يناير 1769[70] أبلغ السلطات البرتغالية استعداده فتح باب التجارة في وجه البرتغال بنفس الشروط التي عليها الحال مع الدول الأوروبية الأخرى[71]، فوقع البلدان، بعد ذلك، اتفاقية مراكش في 12 رمضان 1187 = 27 نونبر 1773[72]. وقد اعتبر رامون لوريدو دياث، أن البرتغال، مقارنة مع الدول الأوروبية الأخرى، هو البلد الذي تعاقد معه السلطان بنوع من المساواة والاستمرارية[73].

بموجب هذه المعاهدة، أصبح من حق تجار البرتغال الاستقرار في أي ميناء شاؤوا من موانئ المغرب (الشرط الثالث عشر)، كما أعطت قناصل البرتغال حق «فصال ما يحدث بين جنس البرتقيز من الخصومات فيما بينهم من غير أن يدخل فصالهم أحد قضاة سيدنا نصره الله الذين بإيالته» (الشرط الخامس عشر).

9 ــ طوسكانيا (Toscanie) : حسب رامون لوريدو دياث، لا تعرف، بالتدقيق، الظروف التي تم فيها إبرام اتفاقية 8 محرم 1192 = 6 فبراير 1778، ولا هل وافق السلطان محمد بن عبد الله عليها[74]. وهي تهم تبادل الأسرى بين البلدين والتجارة والملاحة[75].

من خلال الوثائق المتفرقة، والاتصالات والعلاقات التي أبرمها السلطان محمد بن عبد الله مع مملكة طوسكانيا يتبين المجهود والمحاولات التي قام بها لربط علاقات

---

(70) أبو العباس أحمد بن خالد الناصري. ــ كتاب الاستقصا... ــ ج : 8، سبق ذكره ؛ ص : 36. أما الضعيف فقد كتب أن الحصار على الجديدة بدأ في شعبان 1182 وأن تحريرها كان في 27 رمضان : انظر تاريخ الضعيف / تحقيق محمد العماري ؛ ص ص : 166–167 و175.

(71) Ramon Lourido Diaz ; Opt. cit.; pp : 347-348.

(72) النص العربي لهذه الاتفاقية في كتاب : عبد الرحمان بن زيدان. ــ إتحاف أعلام الناس... ؛ ج : 3، سبق ذكره ؛ ص ص : 290–297.
والترجمة الفرنسية في كتاب : Jacques Caillé. — Les Accords internationaux... ; Opt. cit. ; pp : 201-206.

(73) Ramon Lourido Diaz ; Opt. cit. ; p : 346.

(74) Ramon Lourido Diaz ; Opt. cit. ; p : 514.

(75) الترجمة الفرنسية لهذه الاتفاقية في كتاب :
Jacques Caillé. — Les Accords internationaux... ; Opt. cit, ; pp : 224-225.

سياسية وتجارية مباشرة مع دول أوروبا الوسطى (النمسا، بروسيا، ...) التي لم تتحالف ضد العثمانيين[76] الذين كانوا قد أعلنوا الحرب على روسيا في 24 جمادى الأولى 1182 = 6 أكتوبر 1768[77]، على عهد مصطفى الثالث.

ويؤكد رامون لوريدو دياث أن الوثائق الروسية تثبت وجود مراسلات بين السلطان محمد بن عبد الله وكطالينا الثانية Catalina II، ملكة روسيا، خلال السنتين 1195 ــ 1196هـ = 1781 ــ 1782م، كانا يهيئان من خلالها توقيع اتفاقية بينهما ؛ خصوصا وأن العلاقات بين الباب العالي والبلاط الروسي قد عادت إلى مجراها الطبيعي وتحسنت بعد توقيعهما على معاهدة تجارية في 1197هـ = 1783م[78]. وقد أورد الكاتب دزيوبنسكي Dziubinski أن المغرب قد وقع مع روسيا معاهدة سنة 1201هـ = 1787م، بينما ليس هناك ما يثبت ذلك[79].

10 ــ النمسا : على إثر سفارة عامل طنجة محمد بن عبد المالك إلى فيينا، وقع البلدان اتفاقية 14 جمادى الأولى 1197 = 17 أبريل 1783[80]. ولا شيء يميز هذه المعاهدة عن تلك التي أبرمها السلطان محمد بن عبد الله مع مختلف دول أوروبا سوى أن البلاط النمساوي لم ير ضرورة تعيين ممثل له بالمغرب، وذلك بالرغم من اتصالات السلطان لحثه على ذلك[81].

11 ــ الولايات المتحدة الأمريكية : بعد استقلال الولايات المتحدة عن ابريطانيا في 17 جمادى الأولى 1190 = 4 يوليوز 1776 لم تعد تضمن هذه الأخيرة حمايتها للسفن الأمريكية، الشيء الذي كان يتطلب تدخل السلطات الأمريكية لضمان أمن وسلامة أسطولها في المياه الأوروبية التي لم تكن في منأى من جهاد البحارة المغاربة وكثيرا ما كانت تتدخل سلطات الدول الأوروبية لدى المخزن المغربي، خصوصا فرنسا وهولندا وإسبانيا، كلما وقع مشكل للبحرية

---

(76) Ramon Lourido Diaz ; Opt. cit. ; p : 534.

(77) Ibid. ; p : 659.

(78) Ibid. ; p : 533.

(79) Ibid. ; p : 534.

(80) الترجمة الفرنسية لهذه الاتفاقية في كتاب :

Jacques Caillé. — Les Accords internationaux.. ; Opt. cit. : pp : 246-249.

(81) Ramon Lourido Diaz ; Opt. cit. ; p. 537.

الأمريكية مع القراصنة المغاربة. لكن قرَّ قرار البلدين في الأخير على توقيع معاهدة للصداقة والتجارة والملاحة فيما بينهما، وتكلف قنصل الولايات المتحدة بباريز، آنذاك، طوماس باركلي Thomas Barclay بتمثيل الجانب الأمريكـي في المفاوضات، وتم توقيع المعاهدة بمراكش في 25 شعبان ــ فاتح رمضان 1200 = 23 ــ 28 يونيو 1786[82].

وتتضمن الترجمة الفرنسية للمعاهدة شرطا زائدا وقعه الطاهر فنيش، الذي مثل السلطان في المفاوضات، كمل به الشرط العاشر، ويتعلق بحماية السفن الأمريكية من طرف المغرب حين اقترابها من الشواطئ المغربية، وتقديم المساعدة العسكرية لها[83].

ويعتبر رامون لوريدو دياث أن هذا الاتفاق انطلق من المعاهدة المغربية الإسبانية لسنة 1767، وهو أوضح وأكمل اتفاق، سواء من ناحية الشكل أو المضمون، وسواء تعلق الأمر بالنص العربي أو الإسباني، وذلك مقارنة مع جميع الاتفاقيات التي أبرمها السلطان محمد بن عبد الله[84].

II ــ اختصاصات القناصل المتعلقة بالملاحة :

تطورت وضعية القناصل حسب توالي الاتفاقيات الثنائية التي كان يعقدها السلاطين مع الدول الأوروبية. وقد استقرت على شروط تعاقدية متينة خلال النصف الثاني من القرن الثامن عشر، وذلك بفعل توافر المعاهدات التي أبرمت مع مختلف الدول الأوروبية. أما مكان استقرارهم فكان، بصفة عامة، من اختيار دولهم، لكن كثيرا ما كانت تنص الأوفاق على ذلك : اتفاقية 1756 مع الدانمارك نصت على السماح لقنصل الدانمارك بالرباط أن يعين نوابا له في جميع الموانئ

(82) النص العربي للاتفاقية نشره : محمد بن تاويت ــ أول معاهدة صداقة بين المغرب وأمريكا، **تطوان**، 1958 ؛ ص ص : 209-216.

والترجمة الإسبانية في كتاب : Mohammad ibn Azzouz Haquim ; Opt. cit. ; pp : 19-21.

والترجمة الفرنسية في مؤلف :

Jacques Caillé. — Les Accords internationaux... ; Opt. cit. ; pp : 60-265.

(83) Ibid ; p : 265.

(84) Ramon Lorido Diaz ; Opt. cit. ; p : 543.

المغربية مع ضمان الاحترام والأمان لهم، والشرط السابع من معاهدة 1760 مع ابريطانيا يعطي القناصل البريطانيين حق الاستقرار في أي مرسى من مراسي المغرب، كما أن الشرط الحادي عشر من اتفاقية 1767 مع فرنسا يقضي بأن «لسطان الفرنصيص أن يجعل بإيالة سيدنا نصره الله من القنصوات ما أراد وفي أي بلد شاء ليكونوا وكلاء له في مراسي سيدنا أيده الله ليعينوا التجار ورؤساء البحر والبحرية في جميع ما احتاجوا إليه...» لكن عمليا لن يستقر القناصل، حتى نهاية القرن الثامن عشر، سوى في الموانئ التي يتاجر بها التجار الأجانب[85].

ظهرت طنجة كمقر للقناصل، بعد أن استقر بها ممثلوا الدول ابتداء من سنة 1772، تاريخ انتقال قنصل البندقية من تطوان إلى طنجة، حتى سنة 1795، حيث أحدثت فرنسا قنصلية عامة لها بهذه المدينة[86]. وحسب رامون لوريدو دياث، ليس هناك من الوثائق ما يثبت وجود قرار من السلطان محمد بن عبد الله لتجميع القناصل بطنجة، بل إن ذلك فرضته الضرورة وواقع الأشياء فاتخذ هذه المدينة، بداية من سنة 1780، مكانا لمخاطبة الأجناس، بل عاصمته الديبلوماسية، غير أنه لم يعين بها نائبا يمثله، فكان كاتب السلطان المكلف بالمراسلة مع الدول هو الذي يتكلف بالمراسلة والاتصال مع القناصل بطنجة : وقد تكلف بهذه المهمة اليهودي ساموبل سمبل، وتولاها بعده ابتداء من فاتح صفر 1199 = 14 دجنبر 1784 فرانسيسكو شايي Francesco Chaippe[87]. وكان السلطان قد أصدر تصريح 23 جمادى الثانية 1195 = 15 يونيو 1781 وجهه لكل

(85) Jacques Caillé. — Les Accords internationaux... ; Op. cit. ; pp : 84-85.

(86) حول انتقال القناصل إلى طنجة واستقرارهم بها راجع : عبد العزيز خلوق التمسماني. — ملامح من تاريخ طنجة المعاصر : 1772 — 1947 — طنجة : منشورات سليكي إخوان، 1996. — ص ص : 6—7 ؛ وكذلك : إبراهيم بوطالب. — سيدي محمد بن عبد الله، **مذكرات من التراث المغربي** : 4 ؛ سبق ذكره ؛ ص : 138.

(87) ومما جاء في ظهير تعيين هذا الجنوي في خدمة المخزن : «... أننا كلفناه بكتب البراوات العجمية التي تتوجه من عندنا لبر النصارى والتي ترد من النصارى والباشادورات والقنصوات والتجار وغيرهم من النصارى الذين يردون علينا فيكون هو الواسطة بيننا وبينهم ويقف في أمورهم لأجل خدمته لنا» : انظر نص الظهير في كتاب : التاريخ الدبلوماسي للمغرب من أقدم العصور إلى اليوم / عبد الهادي التازي. — ج : 9 ؛ ص : 307 ؛ ونشير إلى أن صورة الظهير تم إدراجها، عن خطإ، في هذه الصفحة من الكتاب، بينما مكانها في صفحة 270.

الأجناس يخبرهم فيه بتعيينه التاجر دوديبير كاي Daudibert Caille لتمثيل جميع الدول التي لا تتوفر على قنصل بالمغرب(88). وفي 16 رجب 1200 = 15 ماس 1786، راسل القناصل ليخبرهم بفتح مرسى طنجة للتجار الأوروبيين، مثلما هو الشأن بالنسبة للصويرة(89). أما السلطان المولى سليمان فقد بعث برسالة إلى الهيئة القنصلية، عن طريق عامل تطوان محمد بن عثمان المكناسي، في 16 ربيع الأول 1207 = فاتح نونبر 1792، يخبرهم فيها أنه قد كلف هذا الأخير بمهمة التوسط بينهم وبينه ومفاوضتهم، وأن المراسلات بين الطرفين ستكون علي يده(90).

وفيما يتعلق باختصاصات القناصل المتعلقة بالملاحة فهي كما يلي :

1 ــ مساعدة مواطني وملاحي الدول التي يمثلونها إذا تعرضت مراكبهم لحوادث على الشواطئ المغربية كالكسر والغرق. وهكذا جاء في معاهدة 1763 مع السويد بأنه إذا تكسرت سفينة «.. بحيث لا تقبل الإصلاح فإقامتها ووسقها وباشجرها يتولى أمر ذلك قونصو الوقت ولا يدخل فيهم أحد وإن حملوه في مركب فلا يلزمهم شيء على حمله» (الشرط : 7)، كما تنص اتفاقية 1767 مع فرنسا على أن القونصو القريب من مكان الحادث أو نائبه يتصرف «بما شاء ليخلص تلك السفينة بعد أن يعطي لمعينه أجرته ولا يوخذ عن تلك السلعة حال التحريث عشرا إلا ما يباع منها فيؤخذ عشره» (الشرط 15).

2 ــ تسليم الجوازات و«رسائل البحر» لرؤساء المراكب والتجار المغاربة : تنص اتفاقية 1756 مع الدنمارك على أن الجوازات التي يسلمها القناصل الدانماركيون يجب أن تتضمن توقيع السلطان أو من يمثله وتوقيع القنصل، أما اتفاقية 1765 مع البندقية فتعطي للقناصل البندقيين حق تسليم الجوازات (الشرط 4)، وكذلك اتفاقية 1767 مع إسبانيا (الشرط السابع، الترجمة الفرنسية)، غير

---

(88) Ramon Lourido Diaz ; Opt. cit. ; p : 517.

(89) الترجمة الفرنسية لهذا «الأمر» في كتاب :

Jacques Caillé. — Les Accords internationaux... ; Opt. cit. ; p : 259.

(90) نص الرسالة نشرها :

Mariano Arribas Palau. — Muḥammad Ibn ‘Utman designado governador de Tetuan a finales de 1792, **Hesp-Tam.**, Vol. II, 1961, Fasc. 1 ; pp : 119-120.

أن اتفاقية 1767 مع فرنسا هي التي وضحت الغاية من ذلك، حيث أشارت إلى أنه يتكلف قونصو فرنسا بتسليم الشواهد للمراكب المغربية، فإن التقوا بالمراكب الفرنسية «لا يطالبونهم بشيء إلا بإظهار خطّ يد القونصو الفرنصيصي المستوطن بإيالة سيدنا نصره الله على الوجه المصطلح عليه كما هو مرسوم آخر هذه الشروط...» (الشرط 3)، نفس الاختصاصات يتمتع بها القنصل الإنجليزي (اتفاقية 1760، الشروط : 17، 20، 21). ويمنح قونصو إسبانيا شهادة تتعلق بصحة البحارة المغاربة» الذين يريدون النزول بالموانئ الإسبانية (1767، الشرط 14).

3 — إخبار السلطات بوصول المراكب إلى الموانئ المغربية : نصت بعض الاتفاقيات على قيام القناصل بإخبار السلطات المحلية عند وصول مراكب دولهم القرصانية، وذلك حتى يتخذ المخزن الاحتياطات اللازمة لتفادي هروب الأسرى إلى تلك المراكب. وقد جاء في اتفاقية 1777 — 1752 مع الأراضي المنخفضة بأنه «إن ورد مركب قرصان الفلامنك على مراسي طاعة سيدنا نصره الله فالقونص الفلامنك يعلم به حاكم البلاد ربما يكون عنده أسير فر له وإن دخله الشك وأن الأسير فرَّ إلى المركب فيسئل رائس المركب هل هو هناك أم لا ورائس المركب يقبضه له...» (الشرط 8) ؛ في حين أن اتفاقية 1767 مع فرنسا تنص على أنه في حالة هروب أسير «لا يفتش عليه ولا يطالب به القونصو ولا غيره» (الشرط 17). أما في حالة وصول مراكب قرصانية بندقية فإن القنصو يتولى إخبار عامل البلاد بوصولها حتى يتم تبادل إحدى وعشرين طلقة مدفعية (1765، الشرط 20).

4 — الدفاع عن مصالح الدول التي يمثلونها : بالنسبة لجميع الدول التي منحت امتيازات وتنازلات للأجانب، كان القناصل يتولون، بالإضافة إلى رعاية مصالح التجار والبحارة، مصالح الدول التي يمثلونها. لذلك حرر قناصل كل من إسبانيا، والسويد، وابريطانيا، والبرتغال، وهولندا، والدانمارك، والبندقية وفرنسا بطنجة مشروعا في 14 رمضان 1202 = 18 يونيو 1788 وجهوه إلى حكوماتهم يلتمسون السماح لهم بتكوين «مجلس» فيما بينهم ليتمكنوا من العمل جماعة ولتنسيق أعمالهم واتصالاتهم ومفاوضاتهم مع المخزن، إلا أن هذا «الحلف»

لن يتكون في الحين، حيث رفضت الحكومة الإسبانية انضمام قنصلها إليه[91]. وقد تأسس فيما بعد ما سمي بـ : «خونطة القناصل» التي عقدت أول اجتماع لها في 10 رمضان 1206 = 2 ماي 1792، وقد حضره ممثلو كل من البرتغال، والسويد، والدانمارك، وأنجلترا، والبندقية وهولندا. وانضمت إسبانيا إلى «الخونطة» في سنة 1793م ثم فرنسا والولايات المتحدة الأمريكية في 1797م. وقد قسم محمد الأمين البزاز اجتماعات «الخونطة» ثلاث أنواع :

أ ــ تلك التي كانت تنعقد في قصر عامل طنجة بناء على طلبه، لتبليغ القناصل مواقف السلطان أو استشارتهم في موضوع من المواضيع ؛

ب ــ تلك التي تعقد للنظر في الشؤون الخاصة بالجاليات الأوروبية، أو للدفاع عن مصالحهم المشتركة والضغط على السلطة المحلية ؛

جـ تلك التي تتعلق بالقضايا الصحية : كانت الخونطة تعقدها متحولة إلى مجلس صحي[92].

III ــ القواعد العامة للملاحة :

1 ــ حرية الملاحة وحماية المسافرين :

تضمن كل العقود لمواطني البلدين المتعاقدين، مبدئيا، حرية السفر في البحر.

توفر معاهدة 1777 ــ 1752 مع هولندا الحماية والأمن لكل من يوجد على متن السفينة : بحارة وركابا، ولو كانوا أجانب، وسلعة (الشرط 4)، في حين تشير بنود بعض الاتفاقيات، فقط، إلى حماية وأمن مواطني الدولتين المتعاقدتين، وهكذا ضمن الاتفاق المغربي الدانماركي (1754) لمواطني هذا البلد «الأمن التام ضد هجومات مراكب السلاويين». ومواطنو السويد، مؤمنون «على أنفسهم وأموالهم في جميع إيالة سيدنا ومراسيه براً بحراً...» (الشرط 2)، و«أجفانهم لا يترامى عليها أحد من رؤساء مراكب سيدنا نصره الله ولا يفتشون» (الشرط 4).

---

(91) Ramon Lourido Diaz ; Opt, cit. ; pp : 590-592.

(92) محمد الأمين البزاز ــ من جوانب التدخلات الأجنبية في شؤون المغرب المعاصر : المجلس الصحي الدولي بالمغرب : 1792 ــ 1929 ــ الرباط : كلية الآداب، 1979-1980 ــ (دبلوم الدراسات العليا : التاريخ) ــ ج 1 ؛ ص ص : 25-29.

أما اتفاقية 1767 مع إسبانيا فتقضي بـ «أن يكون السبب بين الجانبين على الأمن والأمان، يسافر بعضهم لبلاد بعض بالمراكب في أي وقت أرادوا وينزلون بأي مرسى شاؤوا...» (الشرط 5).

كما تتعرض نصوص الاتفاقيات إلى حرية سفر مواطني إحدى الدولتين الموقعتين في مراكب عدو للبلد الثاني. فقد نصت اتفاقية 1777 ـــ 1752 مع الأراضي المنخفضة في الشرط 20 : «إن كان أحد من جنس الفلامنك راكبا في مركب أعداء سيدنا نصره الله وظفر بذلك المركب سيدنا نصره الله لا يتعرض أحد لذلك الراكب الذي هو من طاعة الفلامنك سواء كان نصرانيا أو ذميا ولو كان تحت سنجق العدو ولا يتعرض أحد لسلعته وكذلك إن كان أحد من طاعة سيدنا نصره الله راكبا في المراكب الذين هم أعداء للفلامنك وظفر به الفلامنك لم يأخذ أحد شيئا لذلك الراكب الذي هو من طاعة سيدنا نصره الله لا سلعة ولا شيئا من متاعه». والانجليز الذين تتم قرصنتهم من طرف المغاربة، وفي نفس الظروف، يصبحون فورا أحرارا، ويسلمون لقناصلهم، وإن تعذر ذلك فلأحد مواطنيهم الذي عليه أن يبعثهم مباشرة إلى جبل طارق (ابريطانيا، 1760، الشرط 20). والسويدي الذي يشتغل ملاحا ويتقاضى أجرا، وهو في خدمة دولة تعادي المغرب، يتم أسره وكذلك هو الشأن بالنسبة للمواطنين السويديين الذين يوجدون بمركب عدو للمغرب، بعد ستة أشهر من الاتفاقية، إن لم يظهروا الباسبرط (1763، الشرط 2). والبندقيون الذين يسافرون على متن هذه المراكب يكونون دائما في أمان (البندقية، 1765، الشرط 19)، وكذلك هو الحال بالنسبة للبرتغاليين (1773، الشرط 8)، والطوسكانيين (1778، الشرط 3)، والنمساويين (1783، الشرط السادس). إلا أن الطوسكاني الموجود على متن مركب عدو للمغرب ويدعي أن له به سلعة، يجب مراجعة بيان المركب Manifeste فإن كان يثبت ما قاله فهو حرّ ويستعيد بضاعته (الشرط 4). والفرنسيون يسرحون إن وجدوا على متن قوارب أسرها قراصنة السلطان إلا إن كانوا ملاحين : «... إذا أخذت سفينة سيدنا أيده الله غنيمة ووجد فيها بعض الفرنصيص ركابا فإنهم يسرحون بأموالهم وأثاثهم كله وكذلك إذا غنم الفرنصيص سفينة لعدوه ووجد فيها ركاب من الإيالة المولوية فإنهم يفعل بهم مثل ذلك وإن كانوا بحرية فلا يسرحون من الجانبين (فرنسا، 1767، الشرط 7).

لا يمكن إلقاء القبض عى المسافرين، أيا كانت جنسيتهم، ولا إزعاجهم أثناء السفر تحت العلم الإنجليزي، بل يعتبرون كرعايا إنجليز (ابريطانيا، 1760، الشرط 13). أما المواطنون الأمريكيون فإن أسرهم قراصنة مغاربة أو مسلمون وجاءوا بهم إلى إحدى مراسي المغرب، يسرحون ويستعيدون بضاعتهم (الولايات المتحدة، 1786، الشرط 6). ويقضي الشرط 19 من اتفاقية 1799 مع إسبانيا أنه : «إذ أخذ قرصان من إحدى الجهتين بعض مراكب عدوهم ووجد به بعض الرعية من الجهة الأخرى تجارا أو غيرهم أو سلعة لرعية الجانبين فلأي مرسى دخل بالغنيمة سواء كانت من مراسيهم أو من مراسي قوم آخرين يسرحهم بالفور...».

كما تنص، أيضا، أغلب هذه المعاهدات، على توفير الأمان والحرية للمغاربة الذين يسافرون على متين سفينة دولة تعادي الدولة المتعاقدة مع المغرب (ابريطانيا، 1760، الشرط 15 ؛ البندقية، 1765، الشرط 19 ؛ فرنسا، 1767، الشرط 7 ؛ إسبانيا، 1799 الشرط 19).

أفردت الاتفاقيات بنودا لحماية مواطني الدول التي هي في حرب مع إحدى الدولتين المتعاقدتين :

تسافر جميع سفن الولايات العامة للأراضي المنخفضة في البحر من غير أن يتعدى أحد عليها (1752-1777، الشرطان 4 و6). وتضمن اتفاقية 1763 مع السويد الأمان للمسافرين على متن سفن هذا البلد، حتى وإن كانوا مواطنين مغاربة حيث تنص : «إن أجفانهم لا يترامى عليها أحد من رؤساء مراكب سيدنا نصره الله ولا يفتشونها وإن كان فيها ركاب من عند سيدنا نصره الله فهم في أمان تحت سنجقهم» (الشرط 4). كما لا يمكن لرؤساء المراكب المغربية أسر أي شخص «من أي جنسية كانت» إن هو على متن سفينة بندقية (النبدقية، 1765، الشرط 5). وينص الشرط 19 من اتفاقية 1799 مع إسبانيا : «إن تلاق مراكب الدولتين ووجد أحدهما عند الآخر عدواً له تحت علمه سواء كان تاجرا بسلعة أو غير تاجر وبيد التاجر الكواغيد وعلامات بلده على القانون المعروف فلا يأخذ عدوه منه ولا بضاعته احتراما لعلم المملكة بشرط أن تكون تلك السلعة خارجة عن آلة الحرب».

2 ــ إشارة التعارف أو الجواز مسألة إجبارية :

تصحب سفن الأراضي المنخفضة ومراكبها معها جوازات، أما لمراكب المغربية فتسلم لها شهادة من طرف القونصو وإن كان غائبا فيتكلف بذلك تجار بلده (1777 ــ 1752، الشرط 5)، والشهادات التي يسلمها القناصل الدانمركيون للقراصنة المغاربة تحمل توقيع القناصل المذكورين وكذا توقيع السلطان أو من يمثله. وعندما تلتقي سفينة دانماركية بالقراصنة المغاربة فعليها أن ترفع علمها، وعند رؤيته يتابع كل واحد إبحاره دون الالتفات إلى الآخر (الدانمارك، 1756). ويأمر السلطان رؤساء المراكب القرصانية بأن لا يدخلوا البحر إلا وهم مصحوبون بالشهادات المسلمة لهم من طرف قناصل الدانمارك (الدنمارك، 1767، الشرط الثالث عشر)، وحين يلتقي قراصين البلدين «فالعادة التي يفعلونها أو الإمارة التي كانوا يظهرونها لبعضهم بعضا لا ينقص منها شيء من الجانبين» (نفسه).

وينص الاتفاق المبرم مع ابريطانيا سنة 1760 على أن ترسل السلطات البريطانية للمخزن المغربي جوازات «موقعة من طرف ملك ابريطانيا أو أميرال البحرية البريطانية» (الشرط 3)، وتكون هذه الجوازات مماثلة للتي يحصل عليها تجار الإنجليز ببلدهم (الشرط 17)، والسفن والمراكب التي يملكها العاهل البريطاني بألمانيا تحصل هي أيضا على نفس الجوازات (الشرط 20).

وعند التقاء سفينة سويدية بمركب مغربي يرفع هذا الأخير علما أبيض ويصعد اثنان منه إلى السفينة السويدية لمراقبة الجواز، وذلك بعد عام من تاريخ الصلح حيث لا تكفيهم العلامة السابقة أما المغربيان فيظهران خط الكمساري [السويدي] ويدفعانه للمركب الآخر...» (السويد، 1763، الشرط 6).

اتفاقية 1765 مع البندقية تلزم هذه الأخيرة بأن لا تمنح رخصا أو جوازات لمواطني بلدان أخرى، وإن تم ضبط ذلك فإن المغاربة يأسروا المعنيين ويبقى السلم ساريا (الشرط الأول). وتنص معاهدة 1767 مع إسبانيا على «أن يكون السفر على الباصبرط المعهودة لا على الكتابة فقط» ومن لم يوجد عنده الجواز من المراكب يذهب به القراصنة للبلاد القريبة من الموضع الذي قبض فيه ويدفع لحاكمها، أما مراكب الصيد فلا تطالب بإحضار الباصبرط من الجانبين (الشرط 2). كما تقضي اتفاقية 1780 بين البلدين بأن تكون لمراكبهم علامة خاصة ليتعارفوا بها

«يعرفها قراصين البلدين من غير أن يتوقفوا على قراءة الكتابة» (الشرط 4) ؛ بينما أضافت اتفاقية 1799 أنه إن أرادت «إحدى الجهتين تبديل العلامة التي في الكواغيد بغيرها فيجب عليه الإعلام بها لتكون معلومة» (الشرط 16).

ويتعرف المغاربة على السفن الفرنسية بالعلم وبالجواز الذي يتم تحريره حسب ما ألحق بمعاهدة 1767. والسفن المغربية عليها أن تظهر شهادة القنصل الفرنسي بالمغرب، وذلك حسب ما وضحته المعاهدة، عند التقائها بالقراصنة الفرنسيين (الشرط 3). ومراكب البرتغال تطلق طلقة مدفعية، دون أن تقترب من المراكب المغربية التي تجيب بطلقة مدفعية وترفع العلم، فيختم البرتغاليون بطلقة مدفعية أخيرة ثم يذهب كل إلى حال سبيله (1773، الشرط 5). كما نصت اتفاقية 1786 مع الولايات المتحدة على أن تكون لمراكب البلدين علامة يتعرف بها بعضهم على بعض، حيث يكفي لقائد المركب أن يظهرها إن التقى بسفينة حربية للبلد الآخر (الشرط 4).

IV ــ اللقاءات في البحر :

تنظم كل الاتفاقيات شكل وطريقة اللقاء بين المراكب المغربية والسفن الأجنبية. وغالبا ما تشير إلى المعاملة الحسنة من كلا الطرفين. وقد نصت معاهدة 1752 ــ 1777 مع الأراضي المنخفضة على أن «جميع سفن الفلامنك تسافر في البحر من غير أن يتعدى أحد عليهم في مراكبهم في مال ولا سلعة ولا رائس ولا بحري ولا راكب إن كان معهم من غير الفلمنك إذا كانت تحت سنجق الفلامنك سواء كانت السلعة له أو لغيره» (الشرط 4)، ونفس الشيء بالنسبة للسفن البريطانية (ابريطانيا، 1760، الشرط 4). وعندما تلتقي مراكب جهادية مغربية بسفن بندقية عليهم أن «يتعاملوا بلطف وصداقة» وأن «يكفوا عن تبادل الزيارات» (1765، الشرطان 1 و3). وفي حالة لقاء مراكب جهادية مغربية بمراكب حربية دانماركية سيستعملان فيما بينهما «العادة Marque التي كانوا يفعلونها أو الأمارة التي كانوا يظهرونها لبعضهم بعضا لا ينقص منها شيء من الجانبين» (1767، الشرط 13) بينما يكفي لسفن راكوزيا أن ترفع العلم التركي عند لقائها بالمراكب الجهادية المغربية حتى تمر دون أن تتعرض لأي تفتيش[93].

(93) تصريح السلطان المتعلق براكوزيا، 12 ربيع الأول 1197 = 15 فبراير 1783 ؛ النص الفرنسي في كتاب : =

1 ــ فحص الجوازات :

نصت اتفاقية 1777 ــ 1752 مع الولايات العامة للأراضي المنخفضة على أن «جميع مراكب سيدنا القرصانية وغيرها إن تلاقوا في البحر مع سفاين البرزكان وأراد أحدهما أن ينظر بصبرط يبعث إليها رجلين من غير القدافين ينظرون ذلك ويرجع كل واحد منهم لمركبه من غير تعدي ولا تعارض ولا يطلع أحد منهم للسفينة...» (الشرط الخامس)، أما المراكب المغربية فإنها تظهر «رسالة البحر». نفس التعامل أقرته اتفاقية 1753 مع الدانمارك، وفي حالة تعرض المغاربة لتفتيش من طرف القراصنة الدانماركيين يظهرون جوازات القناصل أو «رسالة» تاجر دانماركي (الشرط 8).

أحيانا تتم الإشارة إلى أن المراكب الحربية لها وحدها الحق في مراقبة السفن التجارية (النمسا، 1783، الشرط 13). أما السفن الإسبانية، فلا يتم التفتيش و«لا يصعد إلى المراكب بقصد رؤيا الباصبرط إلا رجل واحد» (1967، الشرط 3)، وتعود اتفاقية 1799 فتؤكد بأن التفتيش يجب أن يتم بدون إذاية ولا ضرر «وإن وقع ضرر من أحد القراصين من الجانبين لمركب تجاري للطرف الآخر فإن رئيسه يعطي ما يجب عليه من الحق في ذلك ويزجر» (الشرط 17). وحسب معاهدة 1773 مع البرتغال فإن المركب الجهادي المغربي يمكنه تفتيش سفينة تجارية برتغالية، حتى وإن كان اللقاء في المياه الإقليمية للبرتغال (الشرط 3)، وإن تعلق الأمر بمركب حرب برتغالي، فإنه هو الذي يرسل من يطلع على أوراق المركب المغربي، وكل ذلك يتم على المنوال الذي عقده المغرب مع إسبانيا، وعلى المراكب أن تثبت بعيدا بعضها عن بعض «مقدار ما تصل إليه كورة إثني عشر رطلا» (الشرط 6). والسفن الراكوزية، لا تبعث المراكب الجهادية أي زورق لتفتيشها (راكوزيا، 1783).

كما أن الاتفاقيات تحدد عدد البحارة الذين يركبون الزورق للتأكد من جنسية السفن والتحقق من جوازاتها أو رخصها، وقد نصت جل الاتفاقيات على أن يتولى ذلك شخصان يصعدان إلى السفينة للتفتيش، بينما تقضي اتفاقية 1783 مع النمسا بأن يبقى بحارة المراكب الجهادية المغربية في زورقهم ويريهم رئيس السفينة النمساوية

= Jacques Caillé. — Les Accords internationaux... ; Opt. cit. ; 244-245.

جوازه من أعلى الجسر، وذلك لكي لا تتعرض سفينته للحجر في الموانئ الأوروبية (الشرط 3). كما يمنع على المكلفين بالتفتيش القيام بأعمال أخرى وعليهم أن ينسحبوا مباشرة بعد انتهاء مهمتهم.

تعطي اتفاقية 1773 مع البرتغال لسفن هذا البلد حق صد المراكب الجهادية المغربية ورميها بالمدافع إن هي خالفت الطريقة الواجب اتباعها للتفتيش، حيث ينص الشرط 7 : «إذا خالف مركب من مراكب سيدنا نصره الله أو غليوطة من غلائطه ما تضمنه الشرط الخامس والسادس في هذا السجل [وهجموا] على مركب برتقيزي فالمركب المذكور يدافع عن نفسه برمي مدافعه ليبعد عنه المركب المذكور مخافة أن يلتبس له بغيره فيحصل لمركب البرتقيز الضرر بسبب قربه منه فيقع في المحظور».

وتتضمن الاتفاقيات مقتضيات خاصة تتعلق بالفترة «الانتقالية» حيث لا تطالب السفن بإظهار الجواز بل يقتصر العمل بالإشارات المتفق عليها وذلك لمدة معينة : عام (السويد 1763، الشرط 6)، خمسة عشر شهرا (البندقية، 1765، الشرط 4). ولا يطلب «من القراصين الفرنصيصية الكبيرة» بإحضار الجواز، «ويؤخر البحث عن الصغار لمضي ستة أشهر تأتي من تاريخه»، ويتم التفتيش بنزول «الفلوكة على ما وقع الشرط بينهم وبين الجزيريين» (1767، الشرط 3). وفي حالة سفر قافلة من السفن الأمريكية تحت حماية مركب حرب، يكفي تصريح قائد هذا الأخير (1786، الشرط 4).

2 ـــ التعـــاون :

تعرضت بعض المعاهدات إلى مسألة المساعدة والتعاون بين بحارة البلدين المتعاقدين عند التقاء السفن في البحر. وهكذا نصت معاهدة 1767 مع فرنسا على أنه عند الالتقاء، فإن «احتاجوا لما يقضونه لبعضهم على وجه الخير قضوه من الجانبين» (الشرط 3). وفي حالة التقاء المغاربة بالطوسكانيين، فإن احتاج أحد الطرفين إلى مواد غذائية أو إسعاف، فالطرف الآخر يقدم له ذلك، وفي حالة ما إذا تعرض أحد الجانبين للغرق، فعلى الجانب الآخر أن يحاول إنقاذه (طوسكانيا، 1778، الشرط 6). وعند التقاء المغاربة بالنمساويين، فعليهم أن يتعاونوا بطريقة أخوية إن اقتضى الأمر ذلك (1783، الشرط 1). وعلى كل طرف من المراكب

الإسبانية والمغربية أن يقدم للطرف الآخر ما يحتاج إليه من مأكول أو غيره «بعد إعطاء ثمنه بالسوم المعتاد» (1799، الشرط 18).

3 ـــ القرصنة والسرقة :

عندما يتم إبرام معاهدة مع بلد ما فذلك يعني أن الملاحة مضمونة لمواطني الجانبين، وبالتالي لن يكون هناك أسرى ولا يسمح بالقرصنة في شواطئ البلدين، وقد جاء في الشرطين الثامن والتاسع من اتفاقية 1777 ـــ 1752 مع الأراضي المنخفضة : «وجميع سفن سيدنا نصره الله القرصانية لا تأتي لطاعة الفلمنك ولا تقرص عليها ولا على نواحيها»، كما أنه من غير المسموح لمواطني البلدين الحصول على «براءات أو شهادات» من دول أجنبية واستعمال سفينة ما، أيا كانت جنسيتها، ثم الهجوم على مراكب الطرف الآخر.

لا يمكن لقراصنة المغرب الدخول «تحت أي ذريعة كانت» إلى خليج البندقية ولا يمكنهم القيام بالقرصنة على بعد ثلاثين ميلا من الجزر التي تحدد الدخول إليه، وفي حالة ما إذا وقع ما يناقض هذه المقتضيات فإنه يسرح المركب ويعاقب المسؤول عن قرصنته (البندقية، 1765، الشرط 23). ومن غير المسموح للمراكب الجهادية المغربية أن تقوم بالقرصنة في شواطئ فرنسا إلا إذا كان ذلك على بعد ثلاثين ميلا منها أو أكثر (1767، الشرط 6). كما منع على المراكب المغربية مهاجمة السفن التجارية، أيا كانت جنسيتها، إن كانت على بعد أربعين كيلومتر (Dix-lieux) من الشواطئ البرتغالية (1773، الشرط 4). وفي اتفاقية 1778 مع طوسكانيا، منعت القرصنة قرب الموانئ وذلك كي لا تتضرر الحركة التجارية (الشرط 7).

تضمنت بعض المعاهدات بنودا ترخص بيع الغنائم والأسرى بالموانئ المغربية من طرف قراصنة الدولة المتعاقدة الأخرى : قراصنة الولايات العامة للأراضي المنخفضة يمكنهم بيع الغنائم بالمراسي المغربية (1777 ـــ 1752، الشرط 11) مع وجوب أداء العشر، بينما من كان عدوا لهولندا وغنم مركبا لها فلا يسمح له ببيع غنيمته بالمغرب (الشرط 10)، وكذلك هو الشأن بالنسبة للمغاربة.

ويمكن للبريطانيين والبندقيين بيع غنائمهم بالموانئ المغربية دون أداء أي ضريبة (ابريطانيا، 1760، الشرط 5، البندقية، 1765، الشرط 10). فيما تذهب بعض

الاتفاقيات إلى الأمر بتسريح مواطني أحد البلدين إن ألقي عليهم القبض من الطرف الآخر (فرنسا، 1767، الشرط 7، الولايات المتحدة، 1786، الشرط 6). ومنعت اتفاقية 1799، بيع أسير إسباني أو مركبه أو سلعته بمراسي المغرب، وكذلك الشأن بالنسبة للمغاربة بالموانئ الإسبانية (الشرط 20).

وحين يشتري سويدي غنيمة من وكيل السلطان، يجب أن يتضمن عقد البيع توقيع هذا الوكيل، حتى إذا التقت المراكب الجهادية المغربية بهذا السويدي «فيكون خط اليد هو الباسبورط» فتخلي سبيله (1763 ؛ الشرط 2)، نفس المقتضيات تجري مع البندقيين (1765، الشرط 8).

وتنص معاهدة 1786 مع الولايات المتحدة الأمريكية على أنه إذا كان أحد الطرفين الموقعين في الحرب مع دولة ثالثة وأسر لها مركبا وبه مواطنون للطرف الآخر فإنه يسرحون (الشرط 3).

لا يسمح بقرصنة السفن التي تقل الحبوب، أيا كان مصدرها، لكن لا ينطبق هذا على الدهنيات والسمن ولا على العسل واللحم والنقود والسلع الأخرى (الأراضي المنخفضة، الاتفاقية الثانية، 10 شتنبر 1777، الشرط 5[94] ؛ السويد، 10 شتنبر 1777، الشرط 5[95]). كما منع تصريح السلطان الموجه لكل الدول الأوروبية في 27 شتنبر 1778 قرصنة السفن التي تقل الحبوب والقطاني والزيت والفواكه والمنتوجات المماثلة، وإن وجدت بالسفينة سلع أخرى يمكن اغتنامها، ولكن يسمح للبحارة والسفينة بمواصلة السفر.

تنفرد اتفاقية 1752 ــ 1777 مع الولايات العامة للأراضي المنخفضة بإثارة مسألة السرقات البحرية التي يتعرض لها المغاربة من قبل أرباب السفن الهولندية، حيث جاء في الشرط 15 : «... وكذلك سفينة الفلامنك إذا تعمل زبنطوط[*] لا يتخذ فيه لا قونص ولا تجار وإنما القونص يكتب للإصطادوس بش يفتشوا عليها».

(94) Ibid. ; pp : 218-219.

(95) Ibid. ; pp . 220-221.

(*) زبنطوط : تعني هذه الكلمة حسب ما جاء في الترجمة الفرنسية : الغش، والسرقة، والنهب والقرصنة.

v ـ الملاحة على الشواطئ والدخول إلى المراسي :

لمراكب الدول المتعاقدة مع المغرب حق الدخول إلى المراسي المغربية والإقامة بها أنى ومتى شاءت (الولايات العامة للأراضي المنخفضة ؛ 1777 ـ 1752، الشرط 2 ؛ إسبانيا، 1767، الشرط 5، و1799، الشرط 17 ؛ البرتغال، 1773، الشرط 1 ؛ مملكة الصقليتين، 1782، الشرطان 1 و2 ؛ طوسكانيا، 1778، الشرط 7).

1 ـ الاستقبـال :

تستقبل المراكب الحربية الفرنسية عند دخولها إلى مرسى من مراسي المغرب «بالبشرى والبشاشة مراعاة للصلح الحاصل، ورؤساء هذه المراكب وإن اشتروا بدرهمهم شيئا من مأكول ومشروب لا يطالبون بصاكة ولا غيرها» وكذلك الأمر بالنسبة لسفن المغرب في موانئ فرنسا (1767، الشرط 16). وفي بعض الأحيان يتم تبادل الطلقات المدفعية، فالمراكب الحربية الأمريكية حين ترد على مرسى من مراسي المغرب «فإنها لا يخرج عليها من تلك المرسى إلا مثل ما أخرجت من غير زيادة ولا نقصان» (1786، الشرط 13)، ومدفعية المرسى التي تصل إليها المراكب البندقية هي التي تخرج الطلقة الأولى (البندقية، 1765، الشرط 20).

2 ـ واجبات الرسو والميناء :

تشير الاتفاقيات إلى هذه الواجبات والرسوم ليتم الإعفاء منها، وذلك في الحالات الآتية :

ـ السفن الحربية : (البندقية، 1765، الشرط 10 ؛ إسبانيا، 1767، الشرط 6، ثم 1799، الشرط 24 ؛ البرتغال، 1773، الشرط 2) ؛

ـ السفن المضطرة (الأراضي المنخفضة 1777 ـ 1752، الشرط 3 ؛ الدانمارك، 1753، الشرط 17 و1767 الشرط 9، السويد، 1763، الشرط 11 و14، البندقية، 1765، الشرط 20، إسبانيا، 1799، الشرط 32) ؛

ـ السفن البريطانية عندما تبحر من ميناء مغربي إلى آخر (1760، الشرط

3)، والمراكب الراكوزية معفاة من جميع الرسوم في الموانئ المغربية[96]، بينما تتمتع السفن الإسبانية بهذا الإعفاء في موانئ تطوان، وطنجة، والعرائش[97].

بالنسبة للسفن القادمة من جبل طارق قصد التموين، حددت «الشروط الإضافية» التي وقعت مع ابريطانيا سنة 1783 رسوم الرسو على الشكل التالي :

1 ــ سفينة 200 قنطار أو حمولتها عشرة أطنان : ثلاثة بياستر.

2 ــ سفينة 200 قنطار إلى 400 أو حمولتها 20 طنا : خمسة بياستر.

3 ــ سفينة 400 قنطار إلى 600 أو حمولتها 30 طنا : ثمانية بياستر.

4 ــ سفينة 600 قنطار إلى 800 أو حمولتها 40 طنا : عشرة بياستر.

أما إن كانت السفينة تحمل سلعا أخرى إضافة للمواد الغذائية فتؤدي ما تؤديه السفن التجارية الأجنبية الأخرى.

وكان قد نص الشرط 16 من اتفاقية 1760 على السماح لسكان جبل طارق لشراء تمويناتهم من الموانئ المغربية مع أداء واجب متفق عليه، كما رخص الشرط الإضافي 25 لحاكم جبل طارق شراء القمح والفرينة لجنود الثكنات مع أداء واجب متفق عليه، ورخص ذلك، أيضا، للسفن الحربية البريطانية إن كان لاستعمالها الخاص مع الإعفاء من أداء واجبات الميناء.

كما نص الشرط 32 من اتفاقية 1799 مع إسبانيا على أنه «يكون عمل الإصبنيول في دفع واجب مخطاف بمراسي سيدنا على قدر المراكب من كبر وصغر فالكبير يعطي أربع ريالات والوسط ريالتين والصغير ريالاً واحدا ومن تلجأه الريح ودخل للمرسى يتستر ويستريح مع صيادين السمك لا يلزمهم شيء».

3 ــ الحجر الصحي : Quarantaine

نصت اتفاقية 1767 مع إسبانيا على تطبيق الحجر الصحي على المراكب المغربية، حيث جاء في الشرط 14 : «كل مركب يرد على مراسي إسبانية يعمل

(96) تصريح السلطان 15 فبراير، 1783، الترجمة الفرنسية في المرجع السابق نفسه ؛ ص ص : 244–245.

(97) مرسوم 9 يونيو 1785، الترجمة الفرنسية في المرجع السابق نفسه. ص ص : 254–255.

الكرنطينة فإذا أتى بخط يد القونصو الذي ببلاده وأن البلاد لابأس بها ولا مرض فيها فلا كرنطينة عليه يدخل البلاد من حينه».

أما مسألة الحجر الصحي بالموانئ المغربية فقد سبقت الإشارة إلى أنها أصبحت بعد سنة 1792 من مهمات «خونطة» القناصل بطنجة، التي كانت قضية الحجر الصحي مهمتها الأساسية. فكلما قدمت سفينة موبوءة، أو ظهر مرض من الأمراض السارية في إحدى الجهات المتوسطية، كانت «الخونطة» تعقد اجتماعات لتحديد التدابير اللازم اتخاذها لوقاية المغرب من الوباء ومن خلاله جنوب أوروبا الغربية، وفي مستهل القرن التاسع عشر، وافق السلطان المولى سليمان على أن يتخذ القناصل التدابير الصحية البحرية التي يرونها مناسبة، وخولهم حق مراقبة تنفيذها كما أعطى أوامره إلى عمال المراسي لتنفيذ هذه التدابير[98].

4 ــ التسخيـــر :

تسخير البواخر Angarie عادة كانت تقضي بأن تستولي دولة على باخرة لمواطنيها أو لمواطنين أجانب لاستعمالها بغرض المصلحة العامة لنقل البضائع أو المسافرين مع تحملها لنفقات العملية[99]. وقد أجمعت الاتفاقيات على منع تسخير السفن (هولندا 1777 ــ 1752، الشرط 15 ؛ الدانمارك، 1753، الشرط 11 ؛ ابريطانيا، 1760، الشرط 8 ؛ البندقية، 1765، الشرط 14 ؛ فرنسا، 1767، الشرط 8).

لتجار الأراضي المنخفضة الحرية في أن يفرغوا جميع سلعهم أو يحتفظوا بما يشاؤون (1752 ــ 1777، الشرط 2) وللدانماركيين أن يبيعوا بالثمن الذي يريدون (الدانمارك 1753، الشرط 11 و1767، الشرط الثامن في النص العربي والسابع في الترجمة الفرنسية). أما السفن الأمريكية فلا يسمح بإرغامها على شحن سلعة إلا إن كان ذلك عن طيب خاطر رئيسها وبعد تحديد ثمن العملية (1786،

(98) محمد الأمين البزاز، سبق ذكره ؛ 31-32.

(99) Pierre Noël. — Les Rapports diplomatiques de la France et du Maroc : Etude d'histoire diplomatique et de droit international. — Paris : Librairie de la Société du Recueil J. — B. Sirey et du Journal du Palais, 1905. — 320 p. ; 25cm. — Thèse : Paris : Faculté de droit, 1905. — p : 198.

الشرط 19). كما يمنع تفتيش المراكب الحربية للولايات المتحدة بالمراسي المغربية (الشرط 12).

5 ــ التمويــن :

رخصت اتفاقية 1753 مع الدانمارك لبحارة هذا البلد بأن يقتنوا تمويناتهم من المراسي المغربية، وذلك بالثمن الجاري به العمل وفي حدود الكمية اللازمة (الشرط 8)، كما أعطت اتفاقية 1760 مع ابريطانيا نفس التسهيلات للمراكب الحربية والسفن الإنجليزية دون أداء رسوم أو مكافآت (1760، الشرط 5) ؛ نفس المقتضيات تستفيد منها مراكب وسفن السويد (1760، الشرط 11)، والبندقية (1765، الشرط 20). بل يمكن للبحارة الفرنسيين بالموانئ المغربية وكذا المغاربة بموانئ فرنسا شراء «آلات سفنهم فلا يمنعون من ذلك بالثمن الجاري بين الناس من غير أن يزاد عليهم شيء...» (فرنسا، 1767، الشرط 4)، نفس المقتضيات تقرها اتفاقية 1786 مع الولايات المتحدة. أما اتفاقية 1773 مع البرتغال فإنها فتحت الباب واسعا أمام الطرفين للدخول إلى مراسي البلدين وشراء ما يحتاجونه من قوت وغيره من الأشياء الضرورية، وذلك «بالسعر المقرر في المراسي التي تم الدخول إليها، ولا يكلف بإعطاء شيء زائد على الثمن المعين» (الشرطين 1 و2). في حين ينص الشرط 18 من اتفاقية 1799 مع إسبانيا على أنه «إذا تلاقى مركب لإحدى الدولتين مع مركب للجانب الآخر واحتاج إلى شيء من عنده من مأكول أو غيره مما لابد له منه فلا يمنع منه بعد إعطاء ثمنه بالسوم المعتاد».

6 ــ الحمـايــة :

تضمن المعاهدات الحماية لسفن أحد الطرفين عند دخولها إلى مراسي الطرف الآخر، وإن أبحرت فسيتم حجز مركب أو مراكب أعدائها لمدة ثمان وأربعين ساعة بعدها (ابريطانيا، 1760، الشرط 22 ؛ السويد، 1763، الشرط 10 ؛ البرتغال، 1773، الشرط 12؛ الولايات المتحدة الأمريكية، 1786، الشرط 11). وحين تلجأ المراكب الفرنسية إلى المراسي المغربية هاربة من مراكب أعدائها» على أهل تلك المراسي منع سفينة الفرنسيس المذكورة من عدوهم المذكور ولو برميه بالمدافع ليبتعد عدوهم عنها ويحبس المركب الطالب بها حتى تبتعد السفينة المطرودة...».

والمراكب السويدية إن كانت «تحت رماية المدفع أو مع بر الكوشة وسائر المراسي فلا يأخذهم عدوهم ولا يجعلهم غنيمة» (1760، الشرط 8). وتنص معاهدة 1786 مع الولايات المتحدة (الشرط 10) على : «أنه متى وقع قتال من إحدى الجانبين من بعض أجناس النصارى وكان القتال قريبا من بعض مدن الجانبين فإننا نعين بعضنا على ذلك الجنس حتى يغلب أو يذهب...». وتكون السفن الأمريكية، في موانئ المغرب أو على بعد ضربة مدفع من بروجها، تحت حماية المخزن الذي لن يسمح بمهاجمتها أو متابعتها[100].

وفي حالة ما إذا التجأ مركب أو سفينة مغربية إلى ميناء أو ساحل إسبانيا هروبا من أحد أعدائه أو وقع العكس، فإن الطرف الآخر يدافع عن المركب أو السفينة بالمدافع وبكل ما يمكنه الدفاع به عنه. والعدو يُحتجز بالمرسى لمدة أربع وعشرين ساعة (1799، الشرط 21).

7 ــ الإغـاثـة :

تضمن الاتفاقيات للسفن التي تتعرض لحوادث أو لغرق في المراسي أو على الشواطئ الأمن والأمان بل توجب إغاثتها وتقديم العون لها (الدانمارك، 1753، الشرط 9 ؛ ابريطانيا 1760، الشرط 2 ؛ البندقية، 1765، الشرط 6).

قد تنص الاتفاقيات على طريقة الإغاثة ومعاملة الطاقم : بالنسبة لبريطانيا يتم تسليم الأشخاص وممتلكاتهم للقنصل أو من يعينه صاحب السفينة (ابريطانيا، 1760، الشرط 6) وجميع المسافرين أحرار (نفسه ؛ الأراضي المنخفضة 1752 ــ 1777، الشرط 7 ؛ الدانمارك، 1753، الشرط 9).

وفي حال تعرض سفينة سويدية لحادثة ما فالشرط 7 من اتفاقية 1763 ينص على أن السلطان يأمر «كافة خدامه وولاة أمره بسائر الثغور والسواحل يقفون معهم ليجمعوا وسقهم وآلة سفنهم حتى لا يضيع لهم شيء من ذلك كله ويعينوهم على جمعه ويحرسونهم ويحفظوا أموالهم وسلعهم وباشاجيرهم وإن كان عدوا لسيدنا نصره الله حتى يصلحوا مركبهم ويعود إليهم وهو في أمان ولا يلزمهم شيء إذا

---

(100) ذلك حسب بند إضافي جاء في آخر الترجمة الفرنسية ووقعه الطاهر فنيش :
Jacques Caillé. — Les Accords internationaux... ; p : 265.

تكسرت بحيث لا تقبل الإصلاح فإقامتها ووسقها وباشجرها يتولى أمر ذلك قونصو الوقت ولا يدخل فيهم أحد وإن حملوه في مركب فلا يلزمهم شيء على حمله». نجد نفس الإشارات، دون الدخول في التفاصيل، في الاتفاقيات التالية : إسبانيا (1767، الشرط 4) ؛ فرنسا (1767، الشرط 15) ؛ الدانمارك (1767، الشرط 11) ؛ البرتغال (1773، الشرط 11) ؛ (النمسا، 1783، الشرط 5).

يكون ثمن الإغاثة معقولا حيث لا يطلب من الفرنسيين سوى «الثمن الجاري بين الناس من غير أن يزاد عليهم شيء في جميع ذلك...» (1767، الشرط 4)، أما الإسبان فيؤدون «أجرة من يعينهم على ذلك وكذلك يفعل بسفن سيدنا إن قدر الله بشيء من ذلك» (1767، الشرط 4).

وتبقى السفن الأمريكية، التي تعرضت لحادثة على حالها «حتى تنظر ما يصلح بها» وهي في الأمان لا يقربها أحد في المراسي وعلى الشواطئ (1786، الشرط 9).

وفي الأخير فإن اتفاقيتي 1786 مع الولايات المتحدة و1799 مع إسبانيا تنصان على ضمان الأمن والإغاثة لسفنهما التي تبحر في شواطئ جنوب المغرب (الولايات المتحدة، الشرط 10 ؛ إسبانيا، الشرط 22).

8 ــ الصيــــد :

رخصت الاتفاقيتان الموقعتان مع إسبانيا (1767 و1799) للصيادين الإسبان الصيد في الشواطئ المغربية.

يلزم الشرط 8 من اتفاقية 1767 الصياد الإسباني بأن يأتي «وبيده خط حاكم البلاد التي يأتي منها فيدفعه لحاكم سيدنا وهو يجدد له كتبا آخر من عنده مضمنه أنه أذن له في الإصطياد من موضع كذا إلى موضع كذا» ؛ بينما جاء في الشرط 36 من اتفاقية 1799 أن «رعية الإصبنيول الذين يخرجون من مراسيهم بقصد الصيد يستظهرون لولاة سيدنا بتلك الناحية بسنسية [Licence]...»، وإن ضبط على السواحل المغربية صياد ليس بحوزته رخصة الصيد، ينص الشرط 37 من نفس الاتفاقية على أن «يقبض هناك فيدفع لقونصوه أو لأحد نوابه بالقرب من الموضع الذي قبض به في الحين ليبحثوا في أمره...».

ومنح الشرط 18 من اتفاقية 1767 للإسبان وسكان جزر كنارياس حق احتكار الصيد بشواطئ أكادير «وأسقط عنهم الوظيف» ورخص لهم الشرط 35

من اتفاقية 1799 للقيام بنفس النشاط بالسواحل المغربية شمال نفس المدينة. ولا يدفع صيادو السمك أي واجب مخطاف عند لجوئهم إلى مراسي المغرب للاستراحة أو غير ذلك (1799، الشرط 32).

خاتمة :

كخلاصة لهذا العمل، نستعرض هاهنا مجموعة من الملاحظات نجملها فيما يلي :

1 ــ لقد همت هذه الدراسة مجموعة من المعاهدات تتكون، أساسا، من اثنتين وعشرين اتفاقية ثنائية، وأكثر من خمسة عشر عقدا على شكل «تصريح» أو «قرار» أو «رسالة» أو «مرسوم» صادر عن السلطان، وكان الغرض منها، في غالب الأحيان، منح امتيازات للدولة أو الدول المعنية، وتجدر الإشارة إلى أنه كثيرا ما تتخذ بنود الاتفاقيات، أيضا، «شكل تنازلات من طرف السلطان» تعطي امتيازات خاصة للطرف الآخر تتعلق بواجبات الديوانة والملاحة[101] ؛ وكثيرا ما نجد صيغا من مثل : «نحن [السلطان] نأخذ القرارات التالية... ؛ نضمن... ؛ نوافق على الامتيازات التالية.. ؛ أنعمنا على... ؛ سمحنا... إلخ.

2 ــ تتوفر جل الاتفاقيات على أصول بالعربية، وكثير منها احتفظ به في الأرشيفات الأوروبية، باستثناء اتفاقية 1760 مع ابريطانيا التي نصت في بندها الثالث والعشرين على أن المصادقة ستكون باللغة الإسبانية ويتم قبولها من كلا الطرفين، وأكدت أن السلطان سيتولى ترجمتها إلى العربية. كما أن «ملحوظة» وردت في آخر «الشروط الإضافية» التي وقعها البلدان بينهما سنة 1783 تشير إلى أنها حررت بالعربية.

3 ــ تختلف صيغة النص العربي، في بعض الأحيان، عما يقابلها في النصوص الأخرى، إذ يشوب الغموض بعض بنوده لاستعمال الكلمات العامية المغربية، وكذا كلمات إسبانية أو فرنسية أو تركية، كما يمكن أن يعزى ذلك إلى أن المخزن كان يتعمد هذا الغموض والإبهام حتى لا يقيد نفسه بشروط أسلوبها واضح

---

(101) Jacques Caillé. — Les Accords internationaux ; p : 64 et p : 136.

وعباراتها دقيقة وسهلة الفهم. وحيث أن كثيرا من ترجمات هذه النصوص شوهت محتوى بعض الفصول وأفسدت مدلولها، يلزم الباحث المغربي أن يأخذ حذره من هذه الترجمات بل وحتى من النصوص الأجنبية لهذه المعاهدات وأن يقارنها بالأصول العربية، حتى يتضح له الفرق.

4 ـــ لم يحتفظ الطرف المغربي بالأصول العربية لهذه العقود والمعاهدات للرجوع إليها عند الحاجة، وذلك لغياب العناية بالوثائق(102)، وقد سجل التاريخ أن المفاوض المغربي لم يكن يتوفر على كل المستندات المتعلقة بالحماية عند إبرام الاتفاقية المغربية الفرنسية سنة 1863، بل إن المخزن لم يكن على علم بها(103). وحيث أنه قد تم الآن نشر جل هذه الاتفاقيات وغيرها من طرف مؤلفين تولوا جمعها من مختلف الأرشيفات الأجنبية، تقتضي الضرورة تحديد لائحتها والعمل على دراستها ومقارنتها بالنصوص الأجنبية، وذلك باعتبارها وثائق تاريخية أساسية وأصيلة.

(102) أورد حسن الفكيكي رسالة مؤرخة في 30 نونبر 1781 بعث بها الفرنسكاني خوسي بولتاس José Boltas إلى الوزير الإسباني الكونت دي فلوريدا بلانكا Floridablanca الذي وقع مع محمد بن عثمان معاهدة 1780، جاء فيها : «أرتاب أن يكون في البلاد كلها من يعرف محتوى أية اتفاقية من الاتفاقيات المبرمة مع الدول الأوروبية، ولا يمكن أن نتكهن حتى بالمكان الذي توجد فيه إحدى تلك الاتفاقيات، فالاتفاق المغربي الهولندي [1777] لم يطل العهد الذي عثر عليه ضمن نفايات منزل صمويل سمبل، وأما نص اتفاقيتنا الحديث العهد مع السلطان [1780] فإني أكاد أقطع باستحالة العثور عليه».
(حسن الفكيكي، مرجع سبق ذكره، ص : 317).

(103) عبد الوهاب بن منصور. ـــ مشكلة الحماية...، مرجع سبق ذكره ؛ ص : 24.

١

ملحق :

قائمة الكلمات الأجنبية الواردة في النصوص العربية للإتفاقيات :

إصطادوس : Estados الولايات.

الأقشنية أو القشنية : Cochinia، حشرة صغيرة تعيش على النبات، تطحن وتستخرج منها صباغة للجلود، أصلها من أمريكا، وكان يستعملها الدباغون بفاس.

البارزكان : كلمة تركية تعني «سفينة تجارية».

الباسبورط : Passeport، الجواز.

الباشاجير : Passager، المسافر.

الباشادور : Embajador، السفير.

بطرون : Patron، رب العمل.

البلوط : Pilote، قائد السفينة.

الراي : El rey، الملك.

زبنطوط : الغش، والسرقة، والنهب، والقرصنة.

السنجق : العلم، الراية. كلمة من أصل تركي.

سوط رايس أو مسطاس : Sota، مساعد رئيس المركب.

صاكة : Saca ضريبة في الموانئ.

عشر ليكوات : (Dix lieux) عشرة فراسخ = 40 كلم : (فرسخ = أربعة كلومترات تقريبا).

غليوطة (ج. غلائط)، وغليونة : Galiote، مركب شراعي صغير.

الفرايلية : Fraile، الرهبان.

فرتونة : Fortuna، عاصفة.

الفريشك : Vivres frais، الطعام.

الفلوكة : الزورق.

الفنيكة : Fanega : مكيال تكال به الحبوب المصدرة والمستوردة. والعبارة نقلت من اللفظة التي هي من أصل عربي «الفنيقة»، وجمعها فنائق. وهي وعاء أصغر من الغِرارة وقيل هي الغِرارة الصغيرة (لسان العرب/ابن منظور). ووزن لفنيكة إثنى عشر صاعا، والصاع القشتالي Celimin يكيل 4,625 لترا، أما الفرنسي Boisseau فسعته 12,5 لترا.

الكرنتينة : Quarantaine, Cuarentena، الحجر الصحي.

الكبانية : Campagnie، الشركة.

الكمانية : لعل الكلمة مأخوذة من مصدر Caminar الإسباني «التطريق» وبالفرنسية Provisions، الزاد أو الأكل.

الكمرك : الجمرك.

الكمساري : Commissaire، الممثل، المندوب.

الكنضرباندو : Contrabando، الأشياء الممنوعة أو المهربة.

كوشطة : Côte, Costa : الشاطئ.

الكومة : Caoutchouc, goma، مطاط، كوتشو.

الكرة : Guerra، الحرب.

لسنسية : Licencia، رخصة.

الماسطرة : Le grand mât، صاري السفينة.

مركانت : Mercante، «المتسوق»، التاجر.

مكدول : Mogador، الصويرة.

النرابل : Honorable، المشرف، المحترم.

النرط : El norte، الشمال.

وجاقات : Régences، ولايات، والمقصود به سلطات الجزائر وتونس وطرابلس التي كانت تابعة للنفوذ التركي.

اليكتجي : Contre maître، مسؤول عن البحارة.

بيبليوغرافيا

بالعربية :

- أرياس بالاو (ماريانو). ـــ رسائل عربية حول المغرب في عهد مولاي اليزيد 1204 ـــ 1206هـ : 1790 ـــ 1792م، **تطوان**، عدد 3–4، 1958 ؛ ص ص : 109–151.
- أول معاهدة صداقة بين المغرب وأمريكا / محمد بن تاويت، **تطوان**، عدد 3–4، 1958 ؛ ص ص : 209–216.
- البزاز (محمد الأمين). ـــ من جوانب التدخلات الأجنبية في شؤون المغرب المعاصر : المجلس الصحي الدولي بالمغرب، 1792–1929. ـــ الرباط : كلية الآداب، 197[illegible]–1980. ـــ 2 ج : 404 ص. ـــ(دبلوم الدراسات العليا : التاريخ). ـــ مرقونة.
- ابن زيدان (عبد الرحمان). ـــ إتحاف أعلام الناس بجمال أخبار حاضرة مكناس أو عبير الآس من روض تاريخ مكناس أو حسن الاقتباس من مفاخر الدولة العلوية وتاريخ مكناس. ـــ الطبعة الأولى ـــ الرباط : المطبعة الوطنية. ـــ ج. 3. ـــ 1932. ـــ 600 + [52] ص : صور. ـــ ج 4. ـــ 1932. ـــ 524 + [56] ص.
- ابن منصور (عبد الوهاب). ـــ مشكلة الحماية القنصلية بالمغرب من نشأتها إلى مؤتمر مدريد سنة 1880. ـــ ط. 2. ـــ الرباط : المطبعة الملكية، 1985. ـــ 212 ص.
- بوطالب، إبراهيم. ـــ المولى عبد الله : 1727–1757، **مذكرات من التراث المغربي**. ـــ الرباط : Nord Organisation، 1985. ـــ ج 4، ص ص : 81–103.
- ... ـــ سيدي محمد بن عبد الله. ـــ المرجع السابق نفسه. ـــ ص ص : 104–141.

• ... ـــ لويس شينيه : ممثل فرنسا بالمغرب فيما بين سنة 1767 وسنة 1782 : قنصلا ومؤرخا، **المناهل**، العدد 36، يوليوز، 1987 ؛ ص ص : 154-198.
• تاريخ الضعيف / تحقيق وتعليق وتقديم محمد العماري. ـــ [د.م.] : [د.ن.]، 1986. ـــ 495 ص.
• التازي (عبد الهادي). ـــ التاريخ الدبلوماسي للمغرب من أقدم العصور إلى اليوم. ـــ المحمدية : مطابع فضالة، 1986-1989. ـــ 10 مج : صور، رسوم ؛ 30 سم ؛ ببليوغرافيا + 2 مج فهارس ونصوص الاتفاقيات.
• الفكيكي (حسن). ـــ قلعية ومشكل الوجود الإسباني بمليلية 1497-1859. ـــ الرباط : كلية الآداب، 1984. ـــ 2 ج. 474 ص. ـــ (رسالة لنيل دبلوم الدراسات العليا في التاريخ). ـــ ج 2 : مقاومة الوجود الاسسباني في مرحلتها الثانية : مليلية في قمة القضايا الوطنية، 1767 : 1799 وخصوصا ص ص. (من ج 2). 243-372. ـــ مرقونة.
• المنصور (محمد). ـــ مولاي سليمان : ملك لاهمة له إلى الملك، **مذكرات من التراث المغربي**. ـــ الرباط : Nord Organisation. ـــ ج 4، ص ص : 176-195.
• الناصري (أبو العباس أحمد بن خالد). ـــ كتاب الاستقصا لأخبار دول المغرب الأقصى : الدولة العلوية : القسم الثاني. ـــ الدار البيضاء : دار الكتاب، 1956. ـــ ج 8، 206 ص.
• النص العربي الأصلي لمعاهدة الصلح والتجارة بين المغرب وإسبانيا المعروفة بمعاهدة سنة 1767 / محمد عزيمان، **تمودة**، السنة الرابعة، 1956، الفصل 1 ؛ ص ص : 87-92.

باللغات الأجنبية :

• Arribas Palau (Mariano). — La Accession de Fernando IV de Napoles al Convenio de Aranjuez y el tratado de 1782 entre Marruecos y el reino de las dos Sicilias, **Hesp. Tam.**, Vol. IX, 1968, Fasc. 2 ; pp : 233-288 : 2pl. h.t.
• ... — Documentacion espanola sobre las primeras relacions entre Marruecos

y los Estados Unidos de America del Norte, **Hesp. Tam.**, Vol. XVII, 1976-77, Fasc. unique ; pp : 97-136.

- ... — El Texto arabe del Convenio de Aranjuez de 1780, **Tamuda,** Ano VI, Tetuan, 1958, Semestre 2 ; pp : 327-335.
- ... — ET Texto arabe del tratado de 1799 entre Espana y Merruecos, **Tamuda,** Ano VII, 1959, Sem. 1 ; pp : 9-51.
- ... — Muhammad Ibn 'Uṯmān designado governador de Tetuan a finales de 1792, **Hesp. Tam.,** Vol. II, 1961, Fasc. 1 ; pp : 113-127.
- Caillé (Jacques). — L'Abolition des tributs versés au Maroc par la Suède et le Danemark,**Hesp.**, T. XLV, 1958 ; pp : 203-238.
- ... — Les Accords internationaux du sultan sidi Mohamed ben Abdallah 1757-1790. — Rabat : Faculté de Droit, 1960. — 289 p. — (Coll. d'Etudes Juridiques, Politiques et Economiques : Série de langue française ; 5).
- ... — La Trêve franco-marocaine du 10 octobre 1765, **Revue d'histoire diplomatique,** 1959 ; pp : 30-43.
- ... — Une ambassade marocaine à Viene en 1783, **Hesp. Tam,** Vol. III, 1962, Fasc. 1 ; pp : 35-42 : 2 p 1.
- Castries (Henri de). — Le Danemark et le Maroc : 1750-1767, **Hesp,** T. VI, 1926, 4e trim. ; pp : 327-349.
- Cattenoz (H. G). — Tables de concordance des ères chrétienne et hégirienne. — 2e éd. — Rabat : Les Ed. Techniques Nord-Africaines, 1954. — [n. p.].
- El Mansour (Mohamed). — Political and social developments in Morocco during the reign of Mowlay Sulayman 1792-1822. — Londres : Université de Londres, 1981. — 2 428 p., 116 p. — ronéo.
- Grillon (Pierre). — Un chargé d'affaires au Maroc : La Correspndance du consul Louis Chénier 1767-1782. — Paris : S.E.V.P.E.N., 1970. — 2 Vol., 1072p.
- Las Cagigas (Isidro de). — Tratadis y convenios referentes a Marruecos. — Madrid : Instituto de Estudios Africanos, 1952. — 506p.
- Lourido (Ramon). — Transformacion de la pirateria marroquí en guerra del corso por el sultan sidi Muhammad B. Abd Allah entre 1757 y 1768, **Hesp. Tam.,** Vol. X, 1969, Fasc. 1-2 ; pp : 39-69.
- Lourido Diaz (Ramon). — Marruecos y el mundo exterior en la segunda mitad del siglo XVIII : Relaciones politico-comerciale del sultan sidi Muhammad B. Abd Allah 1757-1790 con el exterior. — Madrid : Agencia Espanola de Cooperacion International, 1989. — 743p.
- ... — Sidi Muhammad B. Abd Allah y sus intentos de creacion de una marina de guerra al estito europeo 1769-1777, **Hesp. Tam,** Vol. XII, 1971, Fasc. unique ; pp : 133-156.
- Noël (Pierre). — Les Rapports diplomatiques de la France et du Maroc : Etude d'histoire diplomatique et de droit international. — Paris : Sirey, 1905.-320p.
- Ouazzani Chahdi (Hassan). — La Pratique du droit des traités : Essai sur

le droit conventionnel marocain. — Paris ; L. G. D. J., 1982.— [XVI], 551 p.

- Recueil des actes internationaux ou à incidence internationale concernant le Maroc/pub. par la Résidence Générale de France au Maroc. — Rabat : Impr. Officielle, 1941. — XX, 555p.
- Rouard de Card (E). — Les Relations de l'Espagne et du Maroc pendant le XVIII[e] et le XIX[e] Siècles. — Paris : Pédone, 1905. — 231p.
- ... — Les Traités de commerce conclus par le Maroc avec les puissances étrangères. — Toulouse : Privat, 1907. — 88p.
- Timoule (Abdelkader). — Le Maroc à travers les Chroniques maritimes. I : De la Préhistoire à 1873. — 2[e] éd. — Casablanca : SONIR, 1989. — 400 p.
- Traités, codes et lois du Maroc. Tome premier : Accords internationaux conclus par le Maroc avec les puissances étrangères au sujet du Maroc de 1767 à 1923 / pub. et commentés par P. — Louis Rivière. — Paris : Sirey, 1924. — 192 p.

أهمية موانئ المحيط الأطلسي بالنسبة للمناطق المغربية الداخلية (1914-1918)

مدينة مكناس وأحوازها نموذجا

بوشتى بوعسرية
كلية الآداب ـــ مكناس

مقـدمـة :

عملت السلطات الفرنسية ـــ عسكرية ومدنية ـــ بمكناس وأحوازها، رغم ظروف الحرب العالمية (1914-1918) على ضبط الأمن واستمرار بسط نفوذها على «الأهالي»، وتهييء الظروف الملائمة لاستقرار الأوربيين، وذلك بتزويد الأسواق بما يحتاجه السكان من المواد الاستهلاكية ـــ والانتاجية ـــ التي كان جلها يُستورد من موانئ المحيط الأطلسي خاصة منها : العرائش والقنيطرة والرباط والدارالبيضاء، وقامت هذه السلطات ـــ بتعاون مع المحتسب ـــ بدور الوسيط بين الدور التجارية بالموانئ المذكورة وتجار مكناس، كما اتخذت عدة إجراءات خاصة بتوزيع السلع المتنوعة حفاظا على التوازن بين العرض والطلب، واحتلت بعض المواد الصدارة في قائمة الواردات سواء المعروفة منها كالسكر والشاي والزيت... أو الدخيلة كالنبيذ والجعة والبترول .P والبنزين E فضلا عن باقي المنتجات.

كما قامت الموانئ الأطلسية بدور الربط ما بين مكناس وأحوازها والدول الأجنبية الأوربية ومنها فرنسا وانجلترا والبرتغال واسبانيا أو الأمريكية كالولايات المتحدة الأمريكية، وبالرغم من تدخل سلطات الحماية بمكناس للحفاظ على السير

العادي للحياة اليومية داخل الأسواق، إلا أن ذلك لم يحل دون حدوث أزمات تموينية بين الفينة والأخرى، كانت لها عواقب وخيمة على هدوء السكان وقيامهم بتمرد على السلطات، إلا ما حدث سنة 1918 والذي لم يكن نتيجة مباشرة لهذه الأزمات بقدر ما ارتبط بشخص باشا المدينة.

أولا : حكومة الحماية والأمن الغذائي بمكناس وأحوازها 1914-1916 :

1) الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية قبيل غشت 1914 :

في الوقت الذي كان الأوربيون يضعون فيه حجر أساس بناء مجتمعهم في مكناس منذ 1913، بكل ما لهذا المجتمع من خصوصيات على جميع المستويات الاقتصادية والإدارية والتعليمية...، عانى أهل المدينة من مجموعة من المشاكل بدأت تظهر ملامحها وسطهم، ارتبط جزء منها بالقدوم الفرنسي، والجزء الثاني بالظروف المناخية، وأخيرا بسبب الأوضاع الدولية المتمثلة في الحرب العالمية العظمى، فانعدمت بعض المواد الغذائية أو نذرت في الأسواق، وارتفع ثمن الموجود منها كالدقيق مثلا، حيث انتقل سعر كيلو خبزة وطنية من جنس جيد ــ في ظرف شهر ــ من بسيطة حسنية إلى 1.12 ب.ح، وثمن الكيلو من النوع الثاني، من 0.72 ب.ح، إلى 0.88 ب.ح، بينما انتقل ثمن القنطار من القمح ــ في نفس المدة ــ من 62 ب.ح إلى 74 ب.ح ــ وثمن الشعير من 42 ب.ح إلى 47 بسيطة حسنية (116)، وبالعكس من ذلك انخفض ثمن اللحم في الشهرين الأخيرين من سنة 1913، إذ كان ثمن الكيلو من لحم البقر 2.76 ب.ح، وصار 2.18 ب.ح، ولحم الغنم من 2.30 ب.ح إلى 2.13 ب.ح ــ بينما لم يطرأ أي تغيير كبير على ثمن لحم الماعز ــ 2.09 ب.ح إلى 2.04 ب.ح ــ.

ويعود سبب ارتفاع أثمان الحبوب والخبز إلى جفاف سنة 1913، في حين انخفض ثمن اللحم لنفس السبب : ونقص قليلا ثمن اللحوم، لأن المواشي بوعت ــ كذا ــ بالأسواق حيث لم يبق لدى أربابها ما يطعمونها مع جذب المرعى في الوقت الحاضر، ولاشك أن نقصان الثمن كان ناتجا أيضا عن جنس اللحم لأن المذبوح الآن أضعف من المذبوح سابقا...»[1]. وهكذا تخلص أصحاب

(1) الجريدة الرسمية، س2، ع39، بتاريخ 23 يناير 1914، ص : 24 الحالة الاقتصادية في مركز مكناس.

المواشي والكسابة منها بأبخس الأثمان لأنهم لم يجدوا لها الكلأ الكافي في المراعي و«الحصايد»، إضافة إلى انشغالهم بعمليات التمهيد التي شنتها عليهم القوات الفرنسية، كما تأزمت الوضعية الفلاحية بسبب انحباس سقوط الأمطار لغاية شهر نونبر 1913، مما كان ينبئ باستمرار الجفاف لسنة 1914 ويلوح بمجاعة محتملة في هذا العام[2].

2) تزويد مكناس وأحوازها بالمواد الغذائية :

زادت الحالة الاقتصادية والاجتماعية سوءا في مكناس بعد اندلاع الحرب العالمية العظمى يوم 3 غشت 1914، وعلى إثر ذلك أبرق المقيم العام بالمغرب الجنرال ليوطي بتاريخ 15 غشت إلى بوسي Bussey رئيس مكتب استعلامات إقليم مكناس يستفسره عن حالة التموين والحاجات الاستهلاكية المطلوبة للاقليم[3].

وبناء على البرقية المذكورة، بعث بوسي رسالة إلى العقيد سكال Scal الحاكم العسكري المؤقت لاقليم مكناس (نهاية 1914 — مارس 1915) يخبره فيها بالوضعية التموينية لسكان المدينة على وجه التقريب في غياب إحصاءات دقيقة عن المواد المعاشية المخزونة عند قبائل الأحواز، موضحا فيها الحاجات الشهرية المطلوبة[4]، وقدم له لائحة تتضمن المواد الغذائية كما هو مبين في الجدول أسفله[5] :

(2) C.A.D.N. région de Meknès 1912-1956 — 1er volume. Rapport politique — Bi — Mensuel. Periode du 10 au 25 Novembre 1913 page : 82 A : Agriculture, commerce, Industrie cercle de Meknès.

(3) خ.ع. الرباط قسم الوثائق.
Carton : guerre 1914 N : 35 355 Ravitaillement.
برقية تحت رقم : S.G.P. 1947.

(4) المصدر السابق، رسالة بوسي Bussy إلى سكال Scal بتاريخ 1914/9/24 تحت رقم D 3509 في موضوع : Ravitaillement de la population civile du territoire

(5) المصدر السابق — أكتوبر 1914.
Etat des approvisionnements existants à Meknès, et besoins mensuels du territoire.

	السكر بالقنطار	الشاي بالقنطار	الشمع بالعلب	الصابون بالقنطار	السميد بالقنطار
سوق مدينة مكناس حسب إحصاءات المصالح البلدية لغاية 1914.9.15 حصة آخر شهر	1 908 271	350 50	195 300 5 00	367 92	90 58
الحاجات الشهرية للأسواق معدل المعاملة الشهرية.	800	90	30 000	200	200 100ق 100م
السوق الخارجية حصة القبائل ــ معدل شهري.	600	50	10 000	100	100
مجموع الحاجات الشهرية في المتوسط بالنسبة للأقليم.	1 400	140	40 000	300	300

ق : بالقبائل م : بالمدينة.

نلاحظ من خلال هذا الجدول الخاص بالحالة التموينية الممكنة في مكناس والحاجات الشهرية لأهالي التراب التابع للمدينة، أن هذه المواد لا تخص المنتجات المحلية التي كانت حالتها حسنة وخاصة القطاني والذرة التي كانت تعوض استهلاك السميد عند القبائل ــ بني مطير بالخصوص ــ التي يصنع منها الكسكس المحلي عندها المعروف بـ : «باداس».

3) أهمية مادة السكر في حياة الأهالي :

يأتي استهلاك الأهالي للسكر في المقدمة، وحددت حاجات أهل مكناس والأحواز منه بـ : 1680 طن سنويا بمعدل 140 طن شهريا، وكان مصدر استيراد 4/5 منه يتم من العرائش والرباط وسلا والقنيطرة(6).

كما أن الحاجات من الشاي كانت مرتفعة أيضا بلغ قدرها 140 قنطارا شهريا، في حين لم يعد الصابون المكناسي بجودته وكثرة إنتاجه كافيا لسد متطلبات السكان كما كان الشأن في بداية القرن.

(6) المصدر السابق : Carton : guerre 214 Ravitaillement en sucre de Fez et Meknès

ولم تكن المواد الواردة في الجدول السابق وحدها متطلبات الأهالي، ولكن هناك مواد أخرى فقدت من الأسواق أو قلت منها، ومن بينها، الأرز والحليب المجفف، والزبدة والخضر الجافة والفواكه اليابسة والبن والزيت والخمور والبنزين والوقيد(7).

وصعب على حكومة الحماية تزويد مدينة مكناس بكل المواد الغذائية الضرورية وخاصة السكر الذي حددت حاجات سكانها منه لكل شهر بـ : 800 قنطار، وسكان البوادي ب : 600 قنطار، لذلك بادر القبطان نانسي رئيس مصلحة استعلامات مكناس ونائب رئيس المجلس البلدي إلى مكاتبة العقيد سكال بتاريخ 10 نونبر 1914، يثير انتباهه إلى الخطورة المحتملة التي قد تنجم عن كل تأخير في وصول مادة السكر إلى المدينة(8)، لأن الاحتياطي المتوفر منها لا يكفي سوى لاستهلاك شهر ونصف.

وأسرعت الحكومة إلى تلبية طلب المسؤولين في مكناس، وزادت من وارداتها من مادة السكر، فاستوردت 1 000 قنطار من مدينة مرسيلية، ووصلت هذه الكمية إلى القنيطرة ومنها نقلت إلى مكناس(9).

وبالرغم من هذه المجهودات التي بذلتها الإدارة الفرنسية لتزويد أسواق مكناس وأحوازها بالسكر، إلا أن ثمن هذه المادة بقي مرتفعا سنة 1914، فوصل سعر الكيلو إلى 1.75 بسيطة حسنية، وتضاعف هذا الثمن أربع مرات تقريبا بعد هذه السنة(10) ونظرا لتكاثف الجهود المبذولة ما بين السلطتين المركزية والمحلية

---

(7) المصدر السابق مذكرة 28 أكتوبر 1914.

Besoins mensuels de Meknès en marchandises de premiere nécessité.

(8) المصدر السابق ــ مراسلة بتاريخ 10 نونبر 1914 تحت رقم 2437 SM.

Cercle de Meknès, Service des Renseignements, ville de Meknès Ravitaillement de la région en sucre.

(9) المصدر السابق. برقية رسمية وجهها الكاتب العام للحماية المسيو G. de Tarde إلى المسؤولين بفاس ومكناس بتاريخ 3 دجنبر 1914 تحت رقم 2264.

ملحوظة : نقل جزء من هذه الكمية إلى فاس.

(10) C.A.D.N. Région de Meknès 1er volume du 1-1-1913 au 1-4-1918.

Rapport politique mensuel, mois de janvier 1917 IIIème partie.

ملحوظة : بلغ ثمن قالب السكر سنة 1917 : 5.75 بسيطة حسنية.

لتزويد مكناس بما يحتاجه الأهالي من السكر منذ يناير 1915، تم إرسال ما قدره : 700 كيس منه إلى المدينة[11]، ومع ذلك ظل ثمنه مرتفعا مما أثر على القدرة الشرائية للسكان، خاصة وأن الكميات المستوردة لم تكن قارة والاحتياطي دون الحاجة المطلوبة، لأن الدار التجارية التي تزود مكناس بهذه المادة من الرباط والمعروفة بـ : كورياط Coriat لم تلتزم بوعودها تجاه التجار المكناسيين، فلجأوا إلى الاستيراد من العرائش والدار البيضاء والقنيطرة ومع ذلك بقي المشكل مطروحا، نظرا لبطء عملية الوسق وعدم انتظامها[12]، مما أحدث خلخلة في سوق السكر فارتفع ثمنه من جديد، ولحق هذا الارتفاع باقي المواد المستوردة الأخرى[13].

اتخذت الكتابة العامة للحماية عدة تدابير خاصة لبيع السكر في مكناس، للتغلب على أزمة التموين بهذه المادة، ومن بين الإجراءات المتخذة في هذا الصدد، منع تجار الجملة من بيع أكثر من ثلاثة أكياس في اليوم، واتفق نانسي مع الباشا بنعيسى بن عبد الكريم والمحتسب الطالب علا بناني على جملة من الإجراءات، تطبيقا لما جاء في رسالة كَيار الكاتب العام لحكومة الحماية إليه، ومن بينها تشديد المراقبة على بيع السكر بالجملة أو بالتقسيط[14]، لدرجة أن نائب رئيس البلدية أصدر قرارا يمنع بموجبه على الأهالي مهما كانت الأسباب، شراء كيس من السكر دفعة واحدة، إلا بترخيص مكتوب من المحتسب، خوفا من تهريبه خارج المدينة،

---

(11) خ.ع. الرباط قسم الوثائق.

Carton : guerre N : 35. Ravitaillement ville de Meknès Janvier 1915.

ملحوظة : يزن الكيس من السكر 55 كلغ، وهكذا يكون مجموع ما توصلت به المدينة من السكر : 38.500 كلغ.

(12) المصدر السابق.

Ravitaillement en sucre.
Extrait du rapport économique mensuel de Février 1915 de la région de Meknès.

(13) المصدر السابق Mars 1915.

(14) المصدر السابق، مذكرة في موضوع : تجارة السكر في مكناس أبريل 1915، تحت رقم 1304.

ملاحظة : وكانت الموانئ المزودة لمكناس بالسكر هي : الدار البيضاء والرباط والقنيطرة والعرائش.
أما الدول التي يستورد منها السكر فهي : فرنسا واسبانيا وهولندة.

وبيعه في السوق السوداء، ولا يمكن العودة إلى السوق الحرة إلا بعد توفر العدد الكافي من أكياس السكر وتوازن العرض مع الطلب.

وكانت السلطتان الفرنسية والمخزنية في مكناس تشرفان على توزيع مادة السكر عن طريق تجار الجملة الذين بلغ عددهم 25 من المسلمين واليهود، تحت مراقبة المحتسب المكلف بتحديد حصة كل واحد منهم قبل البيع بالتقسيط، ومن أشهرهم في هذا الصدد نذكر إسم الحاج علال بوصفيحة.

وحاولت المصالح البلدية تخفيف إقبال الأهالي على استهلاك المادة المذكورة وذلك بفرض ضرائب إضافية عليها في نهاية 1915، إلا أنهم تحملوا تلك الضريبة دون معارضة[15]، ولم يقلل هذا الإجراء من الزيادة في الكميات المستهلكة.

4) باقي المواد الاستهلاكية :

كانت مادة السكر تتصدر قائمة المواد الضرورية التي يحتاجها سكان مكناس، مغاربة وأجانب يضاف إليها الشاي والبن والجعة والمشروبات الكحولية والغازية، والعجائن والزبدة والمحروقات وخاصة البترول الذي استورد المسؤولون منه 144.000 ليتر من العرائش[16]، لكن هذه الكمية لم تكن كافية، فلاحت في أفق مطلع سنة 1916 أزمة في هذه المادة، لأن الاحتياطي منها لم يكن يتعدى 400 صندوق كافية لاستهلاك شهر واحد، في حين كان الاحتياطي من البنزين Essence 25 لا غير ــ دون إدخال حاجات المصالح العسكرية ضمن هذه الأرقام ــ لم تكن كافية ــ بدورها ــ لاستهلاك السكان، فسعت المصالح البلدية إلى الاتصال مع بلديات مدن : فاس والقنيطرة والرباط ــ التي كانت في نفس الوضع ــ لتقديم طلب جماعي للسلطات الفرنسية العليا بالإقامة العامة، لمساعدتها على التغلب على الأزمة الحاصلة في البترول والبنزين، ونجحت هذه المساعي، فقررت هذه السلطات إرسال 1 000 صندوق من المادة الأولى و200 من الثانية

---

(15) S.H.A.T. 3H 154 Rapport mensuel d'ensemble du Protectorat. Décembre 1915 p. 10.

(16) خ.ع. الرباط قسم الوثائق.

Carton N : 38. Ravitaillement statistique, sucre. Essence, Petrole, Statistique des pétroles (Provisoire) 1914.

التي وصلت بالفعل إلى مكناس[17].

وإن هذه الإجراءات لم تكن كافية للتغلب على أزمة الدقيق في مكناس، لدرجة أن المخابز الأوربية في شهر مارس 1916، لم تعد تجد الكافي منه، لتلبية مطالب السكان، التي قدرت شهريا بـ : 110 طرد Balles ويقدر وزن كل حزمة بـ 100 كلغ،[18] — أي ما مجموعه 11.000 كلغ — وهي كمية غير كافية للتغلب على أزمة الخبز داخل المدينة.

وكانت المواد الغذائية وغيرها التي يتم الاقبال على استهلاكها بكثرة في مكناس، تزيد عن العشرين نوعا، يأتي في مقدمتها السكر الذي انخفض ثمن الكيلو منه إلى 1.60 فرنك، وحدد ثمن الكيلو من الشاي الأسود بـ : 5 بسيطات حسنية، في حين وصل ثمن الصندوق من البترول 22.50 فرنكا والبنزين 35 فرنكا[19]،

---

(17) المصدر السابق Ravitaillement crise 1916.
Dossier : crise de Janvier 1916, sur le sucre, l'essence et le pétrole.

برقية العقيد توفل Thouveel حاكم إقليم مكناس (مارس 1915. مارس 1916) إلى الجنرال المقيم العام بالرباط Chemise : Méknès.

20 يناير 1916 تحت رقم 14 R.

(18) المصدر السابق — مراسلة بسمور Becmeur رئيس المصالح البلدية بمكناس، إلى رئيس مصلحة الدراسات الاقتصادية بالرباط — تحت إشراف الحاكم العسكري للاقليم العقيد بويميرو بتاريخ 24 مارس 1916 تحت رقم 1984S.M.

ملحوظة : للتعرف أكثر على الحاجيات الشهرية لباقي المدن والبوادي المغربية يستحسن الرجوع إلى نفس المصدر، الوثيقة المؤرخة بـ : 23 مارس 1916 تحت عنوان :

Besoins Mensuels du Protectorat Français (Maroc Occidental) en produits d'Importation.

I - Principaux articles alimentaires.

II - Produits non alimentaires.

(19) المصدر السابق Carton N. 38. guerre 1914
Ravitaillement crise 1916. Chemise : généralités : les principaux articles de première nécessité importés dans le Protectorat Maroc occidental.
Denrées du première nécessité. Prix 1916.

ملحوظة : ثمن باقي المواد :

0.60 فرنك للكيلو من السميد.

0.90 فرنك للكيلو من البطاطس.

0.75 فرنك للكيلو من دقيق القمح الصلب.

1 إلى 1.75 فرنك لليتر من النبيذ. =

ولم تكن هذه المواد المستوردة كافية لسد حاجات السكان وخاصة المحروقات التي صار استعمالها ضروريا في الإنارة والسيارات والجرارات ومحركات الآبار[20].

كانت حكومة الحماية حريصة على تزويد مكناس وأحوازها بما يحتاجه الأهالي والأجانب من المواد التي لا تنتج محليا، للحفاظ على الأمن الاجتماعي بالمنطقة، خاصة وأن الأوضاع العسكرية مازالت مضطربة في الأطلس المتوسط، والمساعدات الألمانية كانت تصل بانتظام إلى الإقليم وخاصة الأموال والأسلحة.

ثانيا : إجراءات حكومة الحماية الفرنسية للتغلب على الأزمة الاقتصادية والاجتماعية 1916-1918 :

لم تتمكن حكومة الحماية من التغلب على المشاكل الاقتصادية والاجتماعية لأهل مكناس، مع دخول الحرب الكونية العظمى سنتها الثالثة رغم المجهودات التي بذلتها لتزويد المدينة وأحوازها بالمواد الغذائية الضرورية، للحفاظ على هدوء السكان وسكينتهم بعدما بدأت تتسرب وسطهم دعاية ألمانية مفادها أن فرنسا على وشك الهزيمة في الحرب.

= 1.10 فرنك للكيلو من الأرز.

3 ألى 6 فرنك للكيلو من البن.

3 إلى 2.50 فرنك للكيلو من الخضر الجافة Légumes secs.

1.10 إلى 3 فرنك للكيلو للعجائن الغذائية Pâtes alimentaires.

1.20 فرنك لليتر من الحليب المعلب Lait en boite.

2.50 فرنك لليتر من الكحول الرديء.

48 فرنكا لصندوق الجعة من 50 قنينة.

1 فرنك لـ 8 من الشمع.

(20) المصدر السابق Pétrole + Essence.

ملحوظة : كان استهلاك سكان مدينة مكناس من هاتين المادتين : 100 صندوق في الشهر من البنزين، و400 صندوق من البترول.

أما استهلاك باقي المدن الأخرى فهو :

فاس : بنزين : 200 صندوق ـــ بيترول : 1400 صندوق.

الدارالبيضاء : بنزين : 3000 صندوق ـــ بترول : 1400 صندوق.

الرباط : بنزين : 600 صندوق ـــ بترول : 1000 صندوق.

مراكش : بنزين : 400 صندوق ـــ بترول : 900 صندوق.

1) تزايد الحاجات الاستهلاكية للأهالي :

حاولت حكومة الحماية الفرنسية بالمغرب، خلال النصف الثاني من الحرب العظمى التحكم في سير أحوال المجتمع المكناسي وأحوازه، بهدف عدم إشعار المغاربة بالتغيرات الدولية الناتجة عنها، وآثارها المباشرة على الإقامة العامة والقيادة العسكرية بمكناس، وسعيا لتحقيق هذا الهدف، عملت الجهات المسؤولة على تزويد سكان المدينة وأحوازها بما يحتاجونه من المواد الغذائية الضرورية حفاظا على هدوئهم وخضوعهم لها، وتمكن العقيد ــ الجنرال فيما بعد ــ بويميرو Poeymirau الحاكم العسكري للإقليم (21 مارس 1916 ــ 22 فبراير 1924) من التغلب على الصعوبات التي واجهته ــ رغم غياب ليوطي عن المغرب لمدة قصيرة وتعويضه بالجنرال كورو Gouraud على رأس الإقامة العامة (دجنبر 1916، مارس 1917).

وعمل المسؤولون بمكناس منذ شهر أكتوبر 1917 على تزويد الإقليم بالحاجات الاستهلاكية الضرورية التي كانت تتكون من 28 مادة[21] كما هو مبين في هذا الجدول :

(21) الخزانة العامة بالرباط، قسم الوثائق الفرنسية بالطابق الأول. ملف :

Bureau économique de Meknès

Ravitaillement de Meknès et son Hinterland en Produits de première nécessité (Besoins Mensuels) Octobre 1917.

	نوع السلعة Marchandises	الحاجات الشهرية ــ المدينة	السكان المدنيين الأحواز
1	السكر	1.200 كيس (849 ق)	800 كيس (569 ق)
2	الشاي	120 صندوق (36 ق)	100 صندوق (30 ق)
3	دقيق أوربي ومحلي	200.000 كلغ (200 ق)	
4	الأرز	15 كيسا	
5	زبدة مستوردة	1.500 كلغ	
6	زبدة محلية	12.000 كلغ	
7	جبن	240 كلغ	
8	بن	1.250 كلغ	
9	خضر يابسة	9.000 كلغ	
10	خضر طرية	10.000 كلغ	
11	خمور	30.000 لتر	5.000 لتر
12	توابل من مختلف الأنواع	4.000 كلغ	
13	زيوت مستوردة	3.000 لتر	
14	زيوت محلية	15.000 لتر	
15	حليب طري	9.000 لتر	
16	حليب معلب	3000 لتر	
17	الشمع	700 صندوق	500 صندوق
18	بترول Petrole	500 صندوق	
	بنزين Essence	250 صندوق	
19	كحول	100 لتر	
20	وقيد		1.500 دزينة Grosses
21	تبغ	280.000 علبة	280.000 علبة
22	فحم خشبي	13.000 كلغ	
23	صابون عادي مستورد	50 صندوق	
24	صابون محلي	10.000 صندوق	
25	بيض	45.000	
26	قمح	16.000 مد	
27	شعير	18.000 مد	
28	مواد غذائية مختلفة	15.000 كلغ	5.000 كلغ

ق : قنطار.

يثير تحليل هذا الجدول بعض الملاحظات الأساسية التي يمكن إجمالها فيما يلي :

• تأتي مادة السكر على رأس قائمة الحاجات الاستهلاكية الخاصة بالأهالي، بحكم أنها تكون مادة غذائية أساسية للأغلبية الساحقة منهم ــ إضافة إلى الدقيق والزيت ــ في حين يتصدر الخمر اللائحة بالنسبة للمواد السائلة، نظرا لكثرة أعداد الجيوش المرابطة بالمدينة وأحوازها(21مكرر(1))، واستفحال انتشار شربه بين المكناسيين، خاصة إذا علمنا أن عدد الأوربيين المدنيين مازال قليلا بالمقارنة مع الكمية المستهلكة شهريا بمكناس، ونفس الشيء بالنسبة للسجائر التي بدأ السكان يتداولونها بكثرة.

• أغلب المواد المنتشرة في الأسواق، مستوردة من الخارج، من الدول الأوربية والولايات المتحدة، كالنبيذ والسكر والشاي والبن والبترول والبنزين والتبغ... في حين تجلب باقي المواد كالدقيق والزبدة والخضر والفحم الخشبي... من مدن وأقاليم مغربية أخرى، علما بأن بادية مكناس وأحوازها مشهورة بإنتاجها الفلاحي الذي كان يصدر أغلبه إلى «الوطن الأم» نظرا لجودته، للمساهمة في المجهود الحربي لفرنسا.

وكان تزويد السلطات الفرنسية للمنطقة بما يحتاجه السكان متناسبا مع النمو الديمغرافي بصفة عامة، حيث عملت هذه السلطات على القيام بإحصاء ــ تقريبي ــ لهؤلاء السكان(21مكرر(2)) ــ باستثناء عدد الأوربيين الذي كان مضبوطا ــ

(21مكرر(1)) كان عدد الجنود التابعين للقوات الفرنسية كما يلي :

1911 : 5979 جندي منهم :
205 ضابط
5774 جندي
أي 6000 تقريبا.

1913 : أضيف إلى الرقم المذكور 1200 جندي.

(21مكرر(2)) بلغ عدد السكان الأجانب بمكناس حسب إحصاء
شهر نونبر 1913 : 532 نسمة منهم 320 فرنسي و70 اسبانيا.
يناير 1914 : 550 نسمة.
1921 : 2622 نسمة.

ملحوظة : بينما كان عدد السكان المكناسيين :
1912 : 3000 نسمة.
1921 : 35.970 نسمة. 28.207 مسلم
6.763 يهودي.

للتعرف على حاجاتهم اليومية والشهرية بما يضمن السير الطبيعي للحياة المعاشية، تجنبا لأي نقص في المواد الغذائية وما قد يترتب عليه من مضاعفات.

2) احتكار حكومة الحماية للمعاملات التجارية :

وكانت المعاملات التجارية مع مدينة مكناس، تتم بواسطة المصالح الاقتصادية لحكومة الحماية الفرنسية ولم تقم الدور التجارية المكناسية المخصصة في هذه الصفقات بدور مباشر، بين المزودين لها بالسلع والدول الأجنبية، ومن بينها الولايات المتحدة الأمريكية، حيث كان المصدرون الأمريكيون لبعض المواد الاستهلاكية كالبترول Petrole والوقود Essence، لا يتعاملون بطريق مباشرة مع تلك الدور التي كانت طلبات أصحابها تمر عبر الدور الكبرى، الموجودة بالمدن المغربية الساحلية قبل وصول البضائع إلى مكناس.

كان أهم المستوردات الأمريكية إلى مدينة مكناس، البترول الذي كان يصلها عبر البرتغال بواسطة شركة La Vacum-oil، وقد قدر الاستهلاك الشهري بـ : 500 صندوق، ونظرا لأهمية هذه المادة الحيوية، فقد عملت السلطات الفرنسية بمكناس على توفير احتياطي مهم منها، قدر لغاية فاتح أكتوبر 1917 بـ 1461 صندوق.

ويأتي الوقود Essence في المرتبة الثانية من بين المواد المستوردة إلى مكناس من الولايات المتحدة الأمريكية، وكانت الحاجات الاستهلاكية الشهرية منه تصل إلى 250 صندوق، وقد بلغ الاحتياطي من هذه المادة بمكناس لنفس التاريخ السابق الذكر إلى 1517 صندوق.

ومن بين المواد الأخرى المستوردة من و.م.ا. وأوربا، أدوات زخرفة المنازل الفخمة التي كان يقبل على اقتنائها الأجانب وأعيان المدينة، لذلك بلغت القيمة الإجمالية لهذه المواد 16.000 فرنك، ويرجع نصف هذه القيمة لأمريكا والنصف الباقي لفرنسا وانجلترا.

ووصلت قيمة أدوات الحدادة والعقاقير المستوردة من الخارج إلى مكناس، حوالي 150.000 فرنك، قسمت بين المصدرين من أمريكا بنسبة % 25 وقسم الباقي (% 75) بين فرنسا وانجلترا، في حين قدرت القيمة المالية الاجمالية للواردات من الأحذية إلى مكناس بـ : 75.000 فرنك، كان نصيب الولايات المتحدة

الأمريكية خمس هذا المبلغ، والأخماس الأربعة الباقية اقتسمتها فرنسا وانجلترا واسبانيا بالتساوي[22].

كانت أغلب الدور التجارية الكبرى بالمدن المغربية الساحلية التي استوردت المواد الاستهلاكية من أمريكا وأوربا، وتعامل معها التجار المكناسيون توجد بالدارالبيضاء ومن بينها : أوطوهول Veyre Autohall وبوبين Popping، وكامبني ماروكان Campagnie Marocaine، وموسيس أوحنا Mosos Ohana ويستوردون سلعهم منها عن طريق وسطاء من الدارالبيضاء والرباط والقنيطرة أو بواسطة شركات ودور تجارية معروفة على صعيد المغرب، مثل : دار برونشفيك Braunschwig التي لها فروع بالمدن الداخلية، وكانت تزود مكناس بما تحتاج إليه من البترول المستورد من الولايات المتحدة الأمريكية[23]، وكان لهذا التعامل غير المباشر ما بين التجار المكناسيين والدور التجارية والشركات، أثره السلبي على أثمان المواد الاستهلاكية وما صاحبها من ارتفاع، بما في ذلك المنتجات الفلاحية التي تضررت كثيرا نظرا لانخفاض الانتاج بسبب التحولات المناخية وتصديره إلى فرنسا وقلة اليد العاملة الخبيرة بالعمل الفلاحي بعدما تم تجييشها ضمن القوات الفرنسية في بداية سنة 1918، بعد الهزائم التي تعرضت لها فرنسا أمام القوات الألمانية، ولم يعد يتعاطى للزراعة وتربية الماشية سوى حثالة الفلاحين[24]، مما كان له انعكاس مباشر على نقص المحصول، وعدم كفايته لسد حاجات المكناسيين، ولم يسلم — من هذا النقص — إنتاج المعمرين لنفس الأسباب، فتضرر المستوطنون القدماء والجدد على السواء من هذه الوضعية وخاصة بعد فراغ البادية من اليد العاملة، وقلت المواد الغذائية المستوردة من أوربا وفرنسا على وجه التحديد، وكسدت التجارة، نظرا لقلة الاحتياطي من المواد الاستهلاكية عموما، فبدأت تظهر ملامح أزمة اقتصادية–اجتماعية، بشهادة المسؤولين في مكناس الذين

(22) المصدر السابق Carton N : 40 guerre — Ravitaillement 1917

Dossier : Achat du Protectorat en Amerique : Meknès 18-10-1917. Sous lieutenant : Avonde : chef du Bureau économique régional de Meknès a Monsieur le chef des services Economiques Rabat S/Cd du Général commandant la région N : 260 B.E.

Objet : Transactions commerciales avec les U.S.A.

(23) المصدر السابق. Le commerce marocain avec U.S.A.

(24) S.H.A.T. 3H 155. Rapports Mensuels du protectorat Janvier 1918. Région de Meknès.

تكهنوا بانفجارها، واستغلالها من قبل العناصر المناهضة للسلطات الفرنسية، لكونها لم تكن راضية عن الوضع الذي آلت إليه الأحوال، للقيام بانتفاضة أو تمرد عليها، وزاد الأمر استفحالا بعد عودة سرية من الجنود المغاربة العاملين بفرنسا إلى المدينة لتعزيز صفوف القوات الفرنسية بالاقليم، وأثارت هذه العودة تعاليق بين الأهالي، وتأويلات لم تكن في صالح الوجود الفرنسي بمكناس[25].

ظلت حكومة الحماية تزود مكناس وأحوازها بالحاجات الضرورية المستوردة من السواحل الأطلسية طيلة سنة 1918، رغم انشغالات فرنسا برد الهجمات الألمانية الموفقة في صيف هذه السنة. وبعد توقيع الهدنة بين المتحاربين في أوربا إيدانا بنهاية الحرب ــ نونبر 1918 ــ تنفست الحكومة المذكورة الصعداء، وخف عليها العبء الاقتصادي والاجتماعي الذي عانت منه خلال السنتين الأخيرتين من الحرب، فانخفضت كميات بعض المنتجات المستوردة من أوربا، مما أدى إلى ارتفاع ثمن السكر والشمع وغيرهما، ولم يتم توزيع المادة الأولى في مكناس طيلة مدة شهر دجنبر 1918[26]، ويرجع سبب ذلك التعثر في تلبية طلبات التجار من بعض المواد، إلى إخلال الشركات الأجنبية بالتزاماتها معهم، نظرا للانقلاب التجاري الذي حصل في السوق العالمية بعد انتهاء الحرب، إذ تسبب في تأخر وصول مادة السكر إلى مكناس، واضطرت السلطات الفرنسية المحلية إلى إرغام «الأهالي» على التقليل من الاستهلاك، وفرض حراسة مشددة على بيع هذه المادة، وعدم توزيعها في الأسواق لعدة أيام، فانعكست سلبا على السكان الذين تقبلوا هذه القرارات بامتعاض شديد.

وتزامنت هذه الإجراءات مع اكتشاف السلطات العسكرية، ومكتب الاستعلامات الإقليمية، لما اسمته «مؤامرة» الباشا وأعوانه عليها، وحاولت أن تجعل من هذه الحركة مجرد عمل فردي أراد به أصحابه تحقيق مطالب ذاتية، لذا سعت إلى إقبار هذا العمل الوطني داخل أسوار المدينة، خوفا من انتشار صداه في جل المدن المغربية التي لم تكن أوضاعها أحسن حالا مما هو عليه الشأن في مكناس،

---

(25) المصدر السابق Mars 1918

(26) المصدر السابق Décembre 1918

في الوقت الذي لم تكن فيه جراح فرنسا قد اندملت بعد، رغم انتصارها في الحرب العظمى.

ولم تدم الأزمة الخاصة بتوزيع مادة السكر بمكناس سوى عشرة أشهر، إذ سرعان ما اتخذت المصالح الاقتصادية تدابير عملية لتلبية حاجيات السكان من هذه المادة، لامتصاص الغضب الشعبي، على حكومة الحماية وممثليها بالمدينة، وزودت التجار بالكميات الضرورية من السكر رغم صعوبة نقله من المدن الساحلية إليها، لكن ثمنه ظل غير مستقر بين الارتفاع والانخفاض، ولم يحل شهر نونبر 1919 حتى رجعت الوضعية الاقتصادية بمكناس والأحواز إلى حالتها العادية، مما كان له الوقع الطيب والأثر الحسن على المغاربة الذين استقبلوا التدابير الحكومية بالرضا المطلق على حد زعم الفرنسيين[27].

خاتمة :

كانت الهزات الظرفية التي أصابت حركة التموين في مدينة مكناس وأحوازها خلال الحرب العالمية العظمى ناتجة عن التغيرات المصاحبة للتطورات العسكرية والسياسية والاقتصادية والاجتماعية خارج المغرب وداخله، وقد حاولت حكومة الحماية الفرنسية التغلب على الخلل الحاصل داخل أسواق المدينة وباديتها، وحافظت على التوازن بين العرض والطلب ولو بصعوبة، وكان للموانئ الأطلسية دور إيجابي لإنجاز هذه المهمة في ظروف صعبة منها ما هو متعلق بالحرب أو الطبيعة أو «الأهالي».

(27) المصدر السابق Novembre 1919

Université Hassan II - Mohammedia
Publications de la Faculté des Lettres
et des Sciences Humaines
Mohammedia

SERIE COLLOQUES N° 7

LA MER

dans l'Histoire du Maroc

Préparation des textes : Otmane MANSOURI.
Révision et correction : Abdeljaouad SEKKAT.
Couverture : Chafik ZEGGARI.

Publié avec le concours du Conseil Municipal de Mohammedia.

IMPRIMERIE NAJAH EL JADIDA
CASABLANCA

Dépôt légal n° : 1232/1999.
I.S.B.N. 9981-1856-4-7

CONCEPTIONS ANTIQUES DE L'OCEAN

Abdelaziz BEL FAÏDA
Faculté de Lettres — Kénitra

— Le grand fleuve circumterrestre que les anciens nommaient okéànos était vu sous un angle mythologique et géographique. Ce sont les deux aspects de cette image divine que nous allons développer ainsi que ses représentations dans l'art romano-africain.

— En tant qu'entité divine, okéanos est considéré par certains philosophes tel Thalès comme l'élément primordial qui avait donné naissance à toute chose et à toute vie[1].

Dans la théogonie hésiodique, c'est un dieu antérieur à la génération des olympiens[2]. Il est né de la fécondation de la terre (Gaïa) et du ciel (Ouranus) c'est un courant d'eau, un fleuve immense[3]. Selon Homère, c'est un principe générateur, l'être qui fait venir au monde les dieux et toutes les créatures.

— L'image de l'élément primordial est assez profondémment ancrée dans la tradition grecque pour réaparaître aux époques ultérieures. Nous la trouvons attestée au I°S.ap.J.C chez le commentateur Héraclite. Elle est traitée d'une façon plus originale par Virgile qui qualifie okéanos de «pater rerum» (père des choses). Elle fut conservée au IV-V^{e} par certains auteurs chrétiens. Ainsi, dès Homère et à travers toute l'antiquité, une tradition constante fait d'okéanos le principe originel de la création[4].

En tant que dieu, il joue un rôle mineur. Coulant autour du monde qu'il entoure de ses flots, il reste éloigné mais respecté à l'égal d'un patriarche des hommes et des dieux[5].

— Dans la littérature aussi bien grecque que latine, il est souvent évoqué en relation avec le cosmos. Plusieurs textes évoquent le soleil à son lever, sortant des flots océaniques (Homère, Titre V) ou se dirigeant le soir vers le cours d'okéanos avant de s'y plonger d'une manière analogue, ils célébrent l'Amore qui s'élève dans le ciel en s'éloignant de l'océan pour illuminer le monde[6].

(1) A. Paulian, le thème littéraire de l'océan, **Caesarodunum**, n° spécial, 10, 1975, p. 53.

(2) Il est qualifié de «Pater» (père) et de «senex» (vieux).

(3) J. Rudhart, **le thème de l'eau primordiale dans le Mythologie grecque**, travaux de la société suisse des sciences humaines, 12, Berne, 1971, p. 26-27.

(4) **Ibid.**, p. 44-46.

(5) A. Paulian, le thème... op. cit., p. 54.

(6) J. Rudhart, le thème de l'eau... **op. cit.**, p. 84.

Cette relation de l'océan avec les astres est reprise par la littérature latine. Ainsi, la chute du soleil dans l'océan occidental est couramment évoquée par la poésie latine : on en trouve des exemples chez Virgile (En. I, 745), chez Horace (odes, IV, 5) et chez Ovide (Mét. XV, 30).

Qu'il voie se lever ou se coucher le soleil, l'océan est pour le spectateur aussi bien Romain que Grec, une immense étendue que l'on sait être sans limites.

Les épithètes qui expriment cette idée reviennent sous la plume des poètes comme sous celle des géographes et des historiens «Mer infinie» ingens et infinitumque pelagus» pour Pomponius Mèla, «océan immense» (immensus océanus) pour Tacite[7].

— L'océan est aussi un courant tempétueux et effrayant, indomptable et qui n'éveillait que la crainte[8]. Les historiens latins rappellent plusieurs épithètes qui ont vu se déployer la fureur de la grande mer. L'imagination poétique des anciens va même jusqu'à situer sur les rives d'océans, des peuples fabuleux comme les Hyperboréens, les Pygmés ou les Ethiopiens, ou des légendes, comme celles des Gorgones vivant au-delà des rives de l'océan et des Hespérides habitant aussi une île située dans le cours de l'océan et gardant l'arbre aux pommes d'or[9].

— Cette image cosmique va se dissiper, pour laisser la place à une existence sûrement géographique. Il devenait dès lors possible de confronter à son sujet l'enseignement du mythe avec les connaissances géographiques.

— Les emplois du mot «océan» se sont alors dissociés. Ainsi, le mot «océan» a pris une signification géographique univoque pour désigner les mers extérieurs. Hérodote rapporte que la mer extérieure s'appelle «Atlantis». Pour le géographe Ptolémée (Geog. IV, 1), le bord occidental de la Maurétanie Tingitane est délimité par une partie de la mer extérieure que nous appelons l'océan occidental. La langue poétique tardive utilisera parfois les noms d'océan d'une façon allégorique pour désigner globalement la mer ou l'élément marin.

Quant à l'iconographie d'océan, il paraît que l'art grec avait conçu une représentation anthropomorphe de cette entité divine, puisqu'elle figurait sur le décor du bouclier d'Achille et sur le vase François[10]. Plus tardivement, cette image se rencontre sur la frise du grand autel de Pergame ainsi que sur des mosaïques romaines. On doit reconnaître que ces représentations sont relativement rares et que malgré l'influence de l'art hellénistique, l'image du dieu océan a eu un développement proprement romain[11]. Qu'en est-il de sa représentation dans l'art romano-africain ?

---

(7) A. Paulian, Paysages océaniques dans la littérature latine, **caesarodunum**, 13, 1978, p. 25.

(8) A. Paulian, le thème litteraire..., **op. cit.**, p. 58.

(9) J. Rudhart, le thème..., op. cit., p. 87-88.

(10) Doerig, la monture fabuleuse d'okéanos, **Museum Helveticum**, 1983, p. 147.

(11) L. Foucher, sur l'iconographie du dieu océan, **caesarodunum**, 10, 1975, p. 48.

— Le plus souvent, le dieu océan est caractérisé par un masque surmonté de pattes de homard et portant dans sa barbe ruisselante des algues voir même des poissons, tantôt isolé, tantôt faisant partie de compositions diverses[12] (Fig. 1). Un seul pavement provenant d'une nécropole de Sousse (Fig. 2) représente le dieu en entier tenant une conque. Il est accompagné des bustes des vents. Cette image évoque le voyage transocéanique de l'âme après la mort vers les îles — Fortunées, les vents ayant la possibilité de faciliter ou éventuellement contrecarrer ce passage[13]. Il est intéressant de noter que l'Afrique est la région qui a livré le plus grand nombre de représentations du dieu mais ce qu'il importe de savoir c'est si ces représentations parlaient à la conscience de ceux qui les avaient faites exécuter ou si elles n'avaient qu'une valeur décorative[14].

— Certains chercheurs pensent que l'océan n'a pas eu de culte traditionnel dans le monde grec[15]. Cette absence est explicable par le fait qu'il est trop éloigné des lieux humains. Dans notre région, l'image de l'océan se rencontre avec une fréquence qui n'est explicable que par l'intérêt religieux qu'elle éveillait chez les Africains[16].

Quelles valeurs accordait-on à cette image divine ?

— On lui a prêté une valeur prophylactique vers la fin du II^e de notre ère. On le plaçait sur les seuils de porte comme à Carthage[17] ou dans les angles des pavements comme à Hippone[18]. Sur un pavement d'Aïn Temouchent[19] (Fig. 3), le dieu occupe le centre avec une tête ornée de pattes de homard, de chaque côté du dieu, quatre Néréïdes montées sur des animaux marins. En bas, une inscription versifiée vantant le mérite de l'oeuvre. Elle est destinée à neutraliser l'action nuisible de l'oeil de l'envieur. Dans une autre mosaïque provenant de l'Antiquarium de Carthage, une figure de tellus (la terre-mère) sous la forme d'une jeune femme étendue occupe le médaillon. Dans les écoinçons entre le grinlande circulaire et le carré extérieur, quatre têtes barbues, le front pourvu de pinces et deux dauphins leur sortent des oreilles.

En plus de son aspect protecteur, l'image de l'océan évoque le concept de ses eaux entourant la terre habitée[20]. Les Africains du II et III de notre ère ont vu également en ce dieu une personnification de l'abondance susceptible de favoriser les activités humaines non seulement dans le domaine maritime

(12) **Ibid.** p. 51.

(13) L. Foucher, **Hadrumetum**, pl. XXIV.

(14) J.L. Darmon, Archéologie et histoire des Religions, **C.T** XI, n°44, 1963, p. 119.

(15) J. Rudhart, le thème de l'eau... **op. cit.**, p. 108.

(16) G. Picard, Mosaïques africaines du III° ap. **R.A** II, 1960, p.32.

(17) Poinssot-Lantier, **MMAI**, 1924, p. 69-86 pl. VI.

(18) E. Marec, Trois mosaïques d'Hippone à Sujets marins, **libyca** VI, 1958, p. 100-122.

(19) S. Gsell, **R.C.**, 1892 p. 243-249.

(20) P. Voute, Notes sur l'iconographie d'océan. A propos d'une fontaine à mosaïques découverte à Nole, **MEFRA**, 84, 1972 p. 665-667.

évoqué par les pêches micraculeuses comme à Sousse et à Thysdrus[21] ou par les bateaux de commerce qui annoncent la richesse des armateurs[22].

— Il arrive aussi que la figure de l'océan fasse partie d'un décor aquatique : fontaine, bassin ou Nymphée. Parmi les exemples citons celui d'Utique[23] et celui de la maison des Nymphes à Nabeul[24]. Dans les deux mosaïques, le dieu occupe une position centrale encadré d'une faune marine. Ici, encore, l'image du dieu conserve sa valeur bénéfique et apotropaïque. A Lixus, une mosaïque pavait le tepidarium des thermes, dans les sous-sols de la scène du théâtre — Amphithéâtre[25]. Le Dieu est représenté sous la forme d'un masque — les habitants de Lixus n'ignoraient pas que de l'océan étaient venus les fondateurs de leur cité[26]. En dehors de la mosaïque, nous possédons un masque découvert également à Lixus[27] (Fig. 4) et datant du I° av. JC. Ce masque rappelle les monnaies de shemesh contemporaines de Juba II et comportant une effigie barbue. L'océan lixitain a été assimilé à une divinité phénicienne à savoir Hadad, dieu de la végétation.

Quant aux inscriptions susceptibles de déceler le culte d'océan, elle sont rares dans notre région[28].

— Il en résulte que le visage du dieu océan est traité pour lui-même, soit seul dans un médaillon, soit replacé dans un cadre marin.

Il a également revêtu plusieurs aspects : prétexte ornemental, symbole bénéfique et image géographique. On constate donc que l'art romano-africain a utilisé toutes les implications de la personnalité d'océan.

---

(21) A. Truilot, BCTH, 1938, p. 183-186.

(22) F. Gauckler, un catalogue figuré de la batellerie gréco-romaine : la Mosaïque d'Althiburos **MMAI**, 12, 1905, p. 120 pl. IX-X.

(23) Corpus des Mosaïques de Tunisie Vol. I Fasc. 3. 1976, p. 25-26 pl. XVI.

(24) J.L. Darmon, Nympharum Domus — Les pavements de la maison des Nymphes à Néapolis et leur lecture, Leiden 1980, p. 84-90.

(25) M. Ponsich, une mosaïque du dieu océan à Lixus, **BAM**. 6, 1966, p. 323-328.

(26) **Ibid.** p. 324.

(27) A. Garcia y Bellido, Mascara en Bronce de «Oceanus» Hallada en Lixus, **AEA**, 1940, 55-56.

(28) Une seule inscription fut découverte jusqu'à présent, elle provient de Thelepte, CIL VIII, 23184.



Fig. 1 : Mosaïque de Montréal (Gaule)

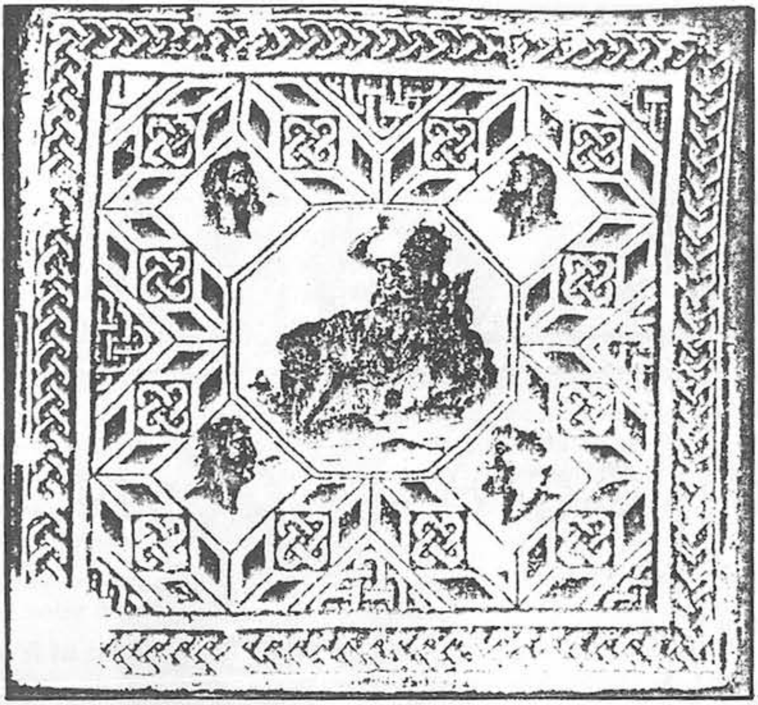


Fig. 2 : Mosaïque de Sousse



Fig. 3 : Mosaïque de Sétif

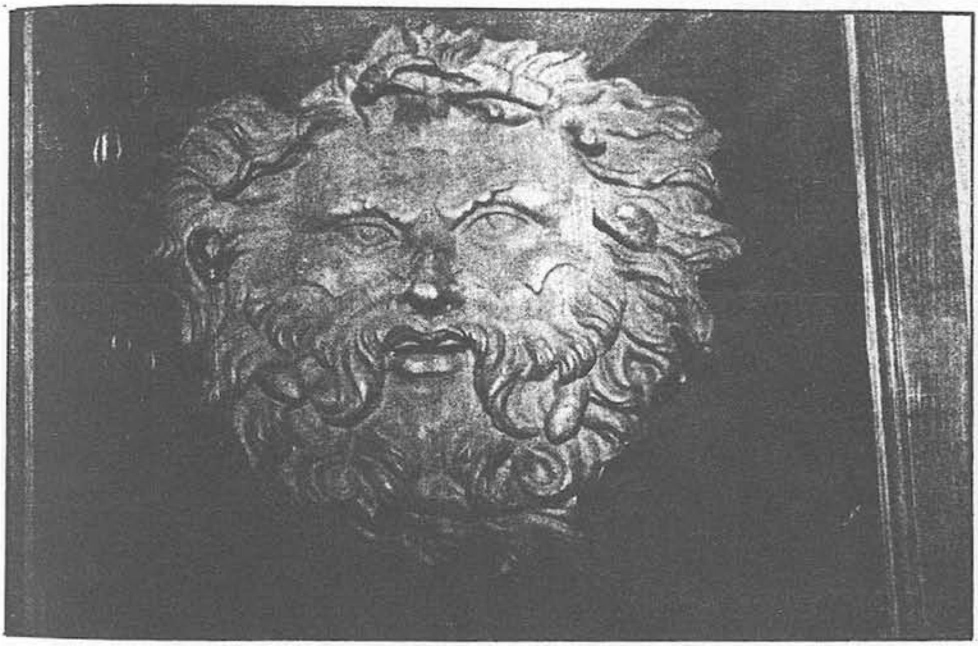


Fig. 4 : Océan : masque de bronze (Lixus)

LES MAROCAINS ET LA MER
A TRAVERS L'EXEMPLE SALETIN

Leïla MAZIANE

Lorsqu'on connaît le port de Rabat-Salé et qu'on fréquente ses paisibles mariniers, on s'étonne de constater que les trop fameux corsaires ont disparu sans laisser la moindre trace. On se demande alors si leurs descendants ont perdu cette humeur voyageuse qui les a attisé pendant plus de deux siècles ; On se demande aussi si les Marocains étaient, de ce fait, un peuple marin et si le Corso salétin était bien une «entreprise nationale» et s'ils y collaboraient activement, ou si tout simplement, et pour rester fidèle aux thèses classiques, les éléments qui forgèrent la grandeur maritime de l'espace régréguien étaient étrangers et que c'est grâce à des intrus que les Marocains renouèrent avec la mer à travers l'activité de la course et d'un commerce très actif qui alliait parfaitement l'Atlantique et la «Méditerranée des hommes». Quand «une fortune de mer l'emporte au large», ces terriens osèrent, enfin, quitter leurs côtes inhospitalières pour patrouiller dans les espaces liquides qui les entouraient et les assaillaient en même temps. C'est ce qui est arrivé dès la fin du XVI^e^ siècle. Les ports marocains se rouvrirent enfin aux perspectives océaniques. Les relations de voyages attestent ces prolongements, en attendant que l'archéologie en acquiert les preuves dans les trouvailles.

Oui, les Marocains partirent en fanfare à l'assaut de l'Atlantique en quête du gain et du lucre après le terrible échec du commerce transsaharien. Le Maroc qui s'est toujours enrichi des trafics caravaniers, s'est trouvé contraint de dévier vers les activités maritimes pour éviter la ruine de son économie et pour assurer la continuité de ses relations avec l'Europe.A travers la course, la mer lui offrit «le moyen de rester branché au circuit»[1]. De ce fait, Salé était devenu le point de confluence des chemins maritimes et des chemins continentaux. Toute la marchandise véhiculée dans l'Atlantique passait sous le nez des Salétins. Attirés par l'abondance des trafics, ils ont opté pour la guerre de la course ; affaire de «sous-développés», a dit Michel Fontenay. Il faut dire que le jeu en valait la chandelle pour que les Marocains se lancent à leur façon à la conquête de l'Atlantique pour exploiter les richesses des routes maritimes.

En effet, Salé a superbement réussi sa mission et le XVII^e^ siècle connut les

(1) Michel FONTENAY, «la place de la course dans l'économie portuaire : l'exemple de Malte et des ports barbaresques», in Annales ESC, 43^e^ année, n° 6, nov-déc. 1988. pp. 1321-1347.

plus belles années du «Jihâd» Salétin. Contre lui, l'Europe n'a pas cessé de renouveler menaces et coups, qui étaient, il faut bien le dire, loins d'être efficaces. Salé, comme Tétuan, Alger, Tunis ou Tripoli, n'était par un léger adversaire. C'étaient les corsaires barbaresques qui l'emportaient souvent à cause de leur plus grande rapidité, de leur légèreté, de leur meilleure tenue à la mer et au vent, à cause aussi de l'audace d'un grand lot d'aventuriers de tout poil et de leur technique d'abordage. Et contrairement à l'idée reçue, le Corso barbaresque n'a pas été un simple «accident passager», ni un remède conjoncturel, mais plutôt un mouvement naval qui s'inscrivait dans la longue durée. Ceci nous amène à poser la question suivante : Est-ce qu'un accident passager a la chance de se prolonger sur des siècles ?

Sans cesse renaissante, la course a eu la chance de se prolonger sur des siècles. Les exploits des corsaires de Salé dans la première moitié du XIX^{e} siècle, corroborent bien cet état de fait. Des prouesses qui fûrent évidemment suivies par une série de représailles[2]. Les expéditions punitives se suivent et se ressemblent. Le bombardement de Mogador en 1844 par Dubourdieu en est la parfaite illustration. Et voilà que les documents d'archives confirment également le prolongement de ce grand mouvement jusqu'à la fin du siècle, voire même jusqu'au début du XX^{e} siècle[3]. Mais cette fois-ci, ce ne sont plus les salétins qui assurent la survivance de ce secteur maritime, mais, ce sont les riffains qui prennent la relève en se glissant magnifiquement dans leur champs classique qui est la Méditerranée. La vengeance méditerranéenne s'était longtemps faite attendre.

Quel fut le rôle de la mer dans l'histoire du Maroc ?

La mer borde l'Empire des Chérifs. Sur ses deux côtés, Nord et Ouest, le Maroc est maritime. Vers le Nord, c'est la «Plus grande Méditérranée», c'est cette Méditerrané de l'histoire chère à Fernand Braudel. Vers l'Ouest, c'est l'immensité de l'Océan Atlantique. Appelé jadis mer des Ténèbres, il constitua longtemps une frontière de peur où à peine effleurée dans l'Antiquité, elle est devenue depuis le Moyen Age essentielle pour les dynasties régnantes sur l'Occident Musulman. Quant aux sud et l'est, ils sont soudés à l'épaisseur du Sahara et à toute l'étendue de l'Empire Ottoman.

---

(2) A.G.A.A. Africa, seccion 15, Caja. M. 111 : Exp. 1 ; A.S.G.E.M. Caja. 2.I, n° 17 (1) ; A.D.N. Consulat Général de France à Cadix. Correspondance avec le Secrétariat d'Etat à la Marine : 2 déc. 1721, septembre 1724. Mesures à prendre pour l'armement de deux frégates contres les Salétins ; 22 déc. 1721 ; 19 janvier 1722 ; 16 février 1722 ; 6 avril 1722.

(3) A.G.A.A. Africa, Seccion 15. Ce dépôt d'archives est une mine inestimable de documents conçernant la piraterie riffaine. Cf. Caja. M. 69 : Exp. 3 :

Documentacion (1892-1897) sobre naufragos cautivos en el Rif ; M. 111 : Exp. 2 : Documentacion relativa a (1853-1859) Ataque de los moros del Rif a un buque de guerra prusiano ; M. 150 :. Exp. 1, 2 : Melilla (1881-1894) Agresiones de Moros a barcos pesqueroses panoles en el Penon de Velez de la Gomera y la plaza de Alhucemas. Reclamaciones à Sidi Mohamed Torres ; M. 214. Exp. 2 ; M. 215 : Exp. 1 ; M. 221 : Exp. 1, 2 : Expedientes sobre apresamientos de barcos por los moros Bocoyas del Rif y naufragios (1890-11896), (1897-1915) ; M. 222 : Exp. ; M. 296 : Exp. 4 : Documentacion relativa a pirateria en el Rif (1851-1854).

Par cette situation assez particulière entre la Méditerranée au Nord et l'Océan Atlantique à l'Ouest, ses aptitudes à la petite pêche, au cabotage, son expérience à la course, à la grande course, le Maroc profita longtemps de sa position géographique pour corroborer ses visées politiques et commerciales.

Mais, constater le rôle de la mer dans l'histoire du Maroc, voire du Maghreb, est une chose, l'analyser en est une autre. A cette condition il sera possible de comprendre et d'expliquer l'intimité de la relation entre le Maroc et l'élément marin. Comment les Marocains, à travers toutes ces activités ont vécu la mer ? Cela conduit à chercher comment ils l'ont vue, comprise, sentie, et finalement aimée. Doté à la fois d'un versant méditerranéen et d'une ouverture atlantique, pourquoi le Maroc a mis du temps pour apercevoir les avantages de sa situation géographique et à tirer parti de la mer sur les plans commercial, politique et militaire ?

Il semble opportun de consulter les témoins qui ont regardé la mer, cherché ou fui sa compagnie, écouté sa voix, diffusé ses messages. L'histoire, en effet, perçoit dans le temps et l'espace, comment les Marocains ont vu, senti et compris la mer.

La nature des regards sur la mer ne diffère pas essentiellement même si elle émane de personnes différentes et à des époques différentes aussi. La référence à la mer présente des analogies et des similitudes en des textes de natures et d'époques différentes. Cette vision a une coloration plutôt pessimiste et défavorable. Et cet aspect, qui s'est transmis de génération en génération, alterne le doute et la crainte. Il faut dire que pendant plusieurs siècles, le dialogue des Marocains avec l'élément marin fut orageux et conflictuel. Toutefois, l'apport salétin à l'image maritime du Maroc apparaît, à certains égards, réellement positif.

La mer demeura un élément peu familier dans l'histoire du Maroc et l'Océan Atlantique appelé longtemps, non sans raison, la Mer des Ténèbres inspira aux marocains une peur ancestrale.

Au Moyen Age, les voyages étaient chargés d'une inquiétude inspirée par les difficultés et la longueur du voyage sur un élément redouté. Qui pouvait être assuré de son retour ? Les mystères relatifs à la mer étaient aussi épais qu'aux siècles antérieurs.

L'exemple qui retint le plus l'attention des écrivains de cette époque est celui rapporté par Ibn Khaldûn dans ses Prolégomènes[4]. Selon lui, le Calife 'Omar Ibn El-Khattâb avait défendu, un temps, aux musulmans, de se hasarder sur la mer : «Lorsque les armées musulmanes se furent emparées de l'Egypte, le Calife 'Omar Ibn el-Khattâb écrivit à son général 'Amr Ibn el-'As pour savoir ce que s'était que la mer. 'Amr lui répondit par écrit en ces termes : «C'est un être immense qui porte sur son dos des êtres bien faibles, des vers entassés sur des morceaux de bois». C'est ainsi que le Calife empêcha les Musulmans

(4) IBN Khaldûn ('Abd er-Rahmân), Les prolégomènes, Trad. M. de Slane, t. II, p. 39.

de s'y aventurer». Ce souvenir transmis par la culture classique atteste, à travers la littérature, la méfiance du Marocain de la mer.

Cette prohibition subsista jusqu'à l'avénement de Mo'âouïa. Ce Calife autorisa les Musulmans à s'embarquer pour faire la guerre sainte sur mer». D'ailleurs, l'Islam réalisa une large part de son expansion par la voie maritime en Sicile, aux Baléares, comme du Maroc vers l'Andalousie grâce à la brièveté de la traversée»[5].

Mais il semble bien que ce rapport que les Marocains entretinrent avec l'élément marin n'a que relativement changé. Voilà un passage très révélateur de la crainte qu'inspirait l'Océan au XIIe siècle, extrait de la «Description de l'Afrique et de l'Espagne»[6] du grand géographe El-Idrissi : «Ses eaux, dit-il, sont épaisses et de couleur sombre. Les vagues s'y élèvent d'une façon effrayante, la profondeur est considérable, l'obscurité y règne continuellement, la navigation y est difficile, les vents impétueux». Au XVIe siècle, de certains passages de la *Rihla* d'At-Tamgrouti[7], on peut également déceler l'angoisse qu'inspirait la mer. Alors, suivant de près l'itinéraire de l'ambassadeur du Sultan sa'dien Ahmed al-Mansûr à la Grande Porte vers 1589. 'Ali ben Mohammad Al-Jasûlî, se comparant au début de son voyage à «Une chenille sur bâton, affligé par la perspective de la captivité d'un naufrage» changea d'attitude au fur et à mesure qu'il prenait goût au voyage, en s'exprimant en ces termes «Les voyageurs sur mer sont pareils aux rois assis sur des trônes».

Au fait, sur la mer, la société moderne, comme la médiévale, avait un grand ambigu, la considérant comme une source du mal et du malheur. Dans l'imaginaire populaire, l'Océan représente, donc, un monde hostile, hors de l'Islam, hors de l'influence et de la protection divine. Il est le «sultan» qui ne supporte évidement pas de rapport avec l'homme qu'est le Sultan du Maroc[8]. On allait jusqu'à prétendre que, si Sa Majesté Chérifienne allait en mer, le navire qui la porterait sombrerait à coup sûr. Jaloux du défenseur de Dâr al-Islâm, l'océan l'est même d'Allah ; il n'admet pas qu'on récite le Coran sur ses flots[9]. La mer offre ainsi un caractère littéralement infernal. La prudence s'impose dans l'interprétation du thème de la mer.

Ceci nous amène à poser la question suivante : les pratiques de la navigation hauturière ont-elles pénétré au Maroc bien avant l'afflux massif des Morisques expulsés de la péninsule ibérique ?

A la différence des autres repères de la course barbaresque qui se heurtaient aux contraintes imposées par le compartimentage des bassins méditerranéens, les Marocains eux, avaient en face d'eux toute l'immensité de la mer Océane.

---

(5) Michel Mollat du Jourdin, op. cit., p. 51.

(6) EL-IDRISSI (Ach-Charîf), Description de l'Afrique et de l'Espagne, édit. trad., annot. par Dozy et de Goeje, Leiden, 1886.

(7) 'Ali B. Mohammad Al-Jasûlî, Les souffles embaumés d'une ambassade en Turquie.

(8) Louis Brunot, La mer dans les traditions maritimes de Rabat-Salé.

(9) Ibid.

S'ils ont pris tout leur temps avant de se lancer à l'assaut de l'Atlantique, renonçant ainsi à leur navigation à l'ancienne, c'est que finalement, celle-ci répondait amplement à leurs besoins. Les hommes ont préféré se cantonner dans leurs vieilles traditions terriennes qui associaient les riches ressources de la terre aux ressources abandantes de l'eau. D'une façon coutumière, les Marocains s'en tenaient au cabotage, car ils étaient avant tout de grands caboteurs ; ils laissaient aux marins de l'Europe la tâche de venir vers eux. Leurs haltes marquèrent la naissance de plusieurs ports actifs tout au long du littoral atlantique et méditerranéen : Tétuan, Tanger, Arzilah, Larache, La Mamore, Salé, Fédale, Anfa, Safi, Cap de Guir...

Les Marocains ont-ils réussi leur passage du cabotage, de cette vie silencieuse que seuls quelques petits faits de l'histoire signalent, aux grands voyages qui s'étendaient des îles Canaries jusqu'à la Manche, voire même jusqu'à la Terre-Neuve ?

Effectivement, les Marocains osèrent enfin sortir de leurs eaux familières pour embrasser les zones les plus lointaines. L'Océan Atlantique ne leur a pas été totalement inconnu, car ils étaient les premiers à naviguer vers l'Espagne dès le VIII[e] siècle.

Néanmoins, si cette entreprise fut jusqu'ici exclusivement marocaine, il serait par contre très difficile de tirer au clair le rôle que les Marocains aient pu jouer dans les siècles qui suivent, au moins au XVII[e] siècle ; ce grand siècle corsaire par excellence.

Sans aucun doute, la présence des Marocains sur mer à travers le corso, avant l'installation de l'élément morisque, est signalée par les sources. Sur ces faits, l'étude de M. Ahmed Bouchareb apporte pour le XVII[e] siècle la lumière attendue des fonds d'archives lusitaniens.

Plus intéressante encore est la contribution du Maroc terrien à l'essor du Maroc maritime. Car la provenance des corsaires, ne se restreint pas aux villes côtières puisqu'elle se prolonge même au Maroc profond. Des néo-corsaires se sont rués vers la vie précipitée des villes côtières adoptant un nouveau mode de vie, et finirent ainsi par s'intégrer dans le monde agité et tumultueux des gens de mer. Un comportement qui n'échappa pas à l'oeil attentif d'un captif anonyme : «les gens qui composent l'équipage, écrit-il sont en partie de la nation du capitaine et en partie de Salé ou des environs, gens peu versés dans les choses de mer. Il y a aussi des gens des montagnes, n'ayant jamais été sur mer, ne font aucune difficulté de monter sur les corsaires, s'appuyant sur une protection de Dieu et de son prophète».

Un mouvement répétitif qu'on rencontrera un siècle plus tard sous le règne de Sidi Mohammad Ibn 'Abdallâh.

Dans ces conditions, on peut conclure en se demandant s'il s'agirait d'un remède conjoncturel, ou alors d'une conjoncture tellement longue qu'elle confinerait aux structures ?

Université Hassan II - Mohammedia
Publications de la Faculté des Lettres
et des Sciences Humaines
Mohammedia

SERIE COLLOQUES N° 7

LA MER

dans l'Histoire du Maroc

Coordination :

Rokia Belmkaddem

En collaboration avec :

L'Association Marocaine pour la Recherche Historique